



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 8]

नई दिल्ली, मंगलवार, जनवरी 11, 2011/पौष 21, 1932

No. 8]

NEW DELHI, TUESDAY, JANUARY 11, 2011/PAUSA 21, 1932

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 31 दिसम्बर, 2010

सं. टीएएमपी/45/2008-चे.पो.ट्र..—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 तथा 50 के तहत प्रदत्त शक्ति का प्रयोग करते हुए, महापत्तनों के टैरिफ प्राधिकर्ता से एतद्द्वारा, परिशिष्ट के आदेश के अनुसार दरमान में सामान्य संशोधन हेतु चेन्नै पोर्ट के प्रस्ताव को निपटान किया जाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

(मामला सं. टीएएमपी/45/2008-चे.पो.ट्र.)

चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट

....

आवेदक

आदेश

(10 नवम्बर, 2010 को पारित)

यह मामला, दरमान में सामान्य संशोधन के लिए चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट (चे.पो.ट्र.) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2. 31 मार्च 2008 तक विधिमान्य के साथ दिनांक 7 मार्च 2006 का आदेश द्वारा मार्च 2006 में मौजूदा चे.पो.ट्र. के दरमान को अनुमोदित किया गया। अप्रैल 2008 में चे.पो.ट्र. की अनुरोध पर, संदर्भ दिनांक 14 जुलाई 2008 का आदेश, यह प्राधिकर्ता ने चे.पो.ट्र. के दरमान को 30 सितम्बर 2008 तक विस्तार किया तथा सामान्य संशोधन प्रस्ताव को तुरंत फाइल करने हेतु चे.पो.ट्र. को सलाह दी गई।

3.1 चे.पो.ट्र. ने दि. 18 सितम्बर 2008 के पत्र द्वारा सामान्य संशोधन प्रस्ताव को फाइल किया। चे.पो.ट्र. द्वारा फाइल की गई प्रस्ताव अपूर्ण था तथा प्रारूप दरमान को शामिल नहीं किया गया था, हम अपने पत्र दिनांक 3 अक्टूबर 2008 में चे.पो.ट्र. को अन्य चीजों के साथ, प्रस्तावित दरमान प्रारूप को प्रस्तुत करने हेतु अनुरोध किए थे।

3.2 इसी बीच, चे.पो.ट्र. के अनुरोध पर, यह प्राधिकर्ता ने, समय-समय पर चे.पो.ट्र. के दरमान की विधिमान्यता को विस्तार किया है, और आदेश सं. टी ए एम पी/36/2005-चे.पो.ट्र. दि. 31.03.2010 द्वारा, अद्यतन विस्तार 30 सितम्बर 2010 तक किया गया, बशर्ते कि, अनुपात लागत से ज्यादा अधिशेष तथा दि. 1 अप्रैल 2008 से अवधि के लिए स्वीकार्य प्रोदभूत वापसी को अगली बार निर्धारित होनेवाले टैरिफ में पूर्ण रूप में शामिल किया जाएगा।

3.3 चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट ने अपने पत्र दि. 24 अक्टूबर 2008 द्वारा हमारे पत्र दिनांक 3 अक्टूबर 2008 द्वारा अन्य मांगे गए विवरण प्रस्तुत किया गया तथा बताया कि दरमान को हाल ही में प्रस्तुत किया जाएगा। अनुस्मारकों के बाद, चे.पो.ट्र. ने दि. 9 जनवरी 2009 के लिफाफे में प्रारूप दरमान को प्रस्तुत किया है।

3.4 चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत प्रारूप दरमान के प्रारंभिक संवीक्षा पर, यह अवलोकित किया गया था कि प्रभारों के शुल्क को शासित कुछ शर्तों की जोड़/निकालना/नवीकरण के अलावा, दि. 18 सितम्बर 2008 के प्रस्ताव के आधार पर मौजूदा दर में कोई परिवर्तन प्रभावित नहीं किया। हम, इसलिए प्रस्ताव का पावती देते वक्त, दरमान के संशोधित प्रारूप को प्रस्तुत करने हेतु चे.पो.ट्र. से अनुरोध किया।

4.1 चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट द्वारा अपनी दिनांक 18 सितम्बर 2008, 24 अक्टूबर 2008 तथा 9 जनवरी 2009 के सामान्य संशोधन प्रस्ताव में किए गए मुख्य पहलुओं को सारांश निम्न प्रकार से है :-

- (i) वर्ष 2006 में चे.पो.ट्र. के दरमान के सामान्य संशोधन के बाद, वेतन, मरम्मत व उपस्करों का अनुरक्षण तथा बर्थ, विद्युत तथा पानी प्रभार, ईंधन मूल्य, ड्रेजर के सूखा डाक तथा प्लवनशील क्राफ्ट आदि के कारण व्यय में वृद्धि हुई ।
- (ii) पोर्ट द्वारा प्रचलनात्मक अधिशेष तथा निबल अधिशेष को बनाए जाने पर भी, पोर्ट व्यय का कुल योजना आंतरिक संसाधन से ही वहन किया जाता है । XI प्लान अवधि के दौरान पोर्ट द्वारा प्रस्तावित महा परियोजना निम्न प्रकार से है :-

(रूपये करोड़ों में)

क्रम. सं.	परियोजना का नाम	व्यय
1.	एण्णूर-मणली सड़क सुधार परियोजना	309
2.	चेनल बेसिन तथा बर्थ की गहराई	143
3.	चेन्नै पोर्ट का आधुनिकीकरण	200
4.	रो-रो जेट्टी का निर्माण	40
5.	तट रक्षा	50
6.	कन्टेनर स्कीनिंग उपस्कर	40
7.	अर्ध-यांत्रिक कोयला कन्वेयर	48
	कुल	830

- (iii) इसके अलावा, नगर सड़कों में संकुलन हेतु कार्गो यातायात में बाधा न आने तथा सार्वजनिक सुविधा के लिए कार्गो प्रचालन पर नियंत्रण के लिए एलिवेटड कारिडर परियोजना की लागत हेतु 50% पोर्ट द्वारा वहन किया जाना है ।
- (iv) दूसरे कंटेनर टर्मिनल विकास हेतु 15.5 मी तक गहराई का प्रावधान हेतु अम्बेडकर डाक में ड्रेजिंग के लिए लगभग रु.25 करोड़ भी पोर्ट द्वारा खर्च किया जाना चाहिए ।
- (v) इसके अलावा, दि.01.01.2007 से प्रभावी, पोर्ट कर्मचारियों के वेतन संशोधन के कारण, रु.45 करोड़ से रु.60 करोड़ तक के अतिरिक्त वार्षिक जिम्मेदारी, पोर्ट द्वारा प्राक्कलित किया गया ।
- (vi) वेतन संशोधन प्रभाव को ध्यान में रखते हुए दरमान के सामान्य संशोधन के प्रयोजनार्थ लागत विवरणिका का परिकलन किया गया, व्यय के लिए 4.6% तथा निवेशों पर 16% वापसी के विचार में वृद्धि प्रतिशत के आधार पर कर के भी लेखाकृत किया गया ।
- (vii) वर्ष 2008-09, 2009-10 तथा 2010-11 के तीन वर्षों के प्रत्येक कार्यकलाप/उप-कार्यकलाप के आधार पर मौजूदा टैरिफ पर प्रस्तावित वृद्धि (क्रास - सबसिडाइजेशन के बाद) निम्न प्रकार से है :-

क्रम. सं.	कार्यकलाप/उप-कार्यकलाप	संशोधन के प्रस्तावित %
1.	सामान्य कार्गो	20%
2.	क्रेनेज ए एफ एल टी	5%
3.	एफ.सी. तंगम	---
4.	अयस्क लोहा	45%
5.	पी ओ एल	---
6.	वेयर हाऊस	---
7.	पोर्ट देयता	----
8.	टोवेज व पाइलटेज	10%
9.	बर्थिंग व मूरिंग	10%
10.	सालवेज व डाइवर्स	---
11.	रेलवे	110%*

* संशोधन प्रतिशत में टर्मिनल प्रभार वृद्धि शामिल नहीं है ।

- (viii) रु.130.70 करोड़, रु.137.10 करोड़ तथा रु.143.80 करोड़ को क्रमशः वर्ष 2008-09, 2009-10, 2010-11 के दौरान प्रस्तावित संशोधन के साथ अतिरिक्त राजस्व के रूप में बनाने का प्रस्ताव है ।
- (ix) संकल्प सं.55 दि. 30 अगस्त 2008 द्वारा न्यासी मंडल ने चे.पो.ट्र. के प्रस्ताव को अनुमोदित किया । चे.पो.ट्र. ने दि. 30 अगस्त 2008 को संपन्न बोर्ड बैठक के कार्यवृत्त की प्रति को प्रस्तुत किया है ।
- (x) पोर्ट द्वारा, निजी टर्मिनल प्रचालन से प्राप्त रायल्टी/राजस्व हिस्से के लिए एक एसक्रो लेखे का पोर्ट द्वारा अनुरक्षण नहीं किया जाता है ।
- (xi) प्रेषित प्रारूप दरमान के शर्तों में कुछ जोड़/नवीकरण/हटाने के लिए चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तावित किया गया है ।

4.2 पोर्ट के संपूर्ण रूप में, चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत संकलित लागत विवरणिका में दर्शाए अनुसार वित्तीय/लागत प्रभाव निम्न प्रकार से सार दिया गया है :-

(रुपए लाखों में)

विवरण	मौजूदा टारिफ में प्राक्कलन		
	2008-09	2009-10	2010-11
यातायात (मे.टनों में)	64	67.20	70.57
प्रचालन आय (क्रास सबसाइडाइजेशन रहित)	64649.08	67692.85	70815.04
वापसी के बाद निबल अधिशेष	15381.84	13977.32	12202.01
कर के लिए प्रावधान	(4572.99)	(4318.79)	(3770.42)
कर के बाद निबल अधिशेष	10628.85	9658.33	8431.59
प्रचालन आय के % के रूप में निबल अधिशेष	16.44%	14.27%	11.91%
निबल अधिशेष के औसत %	14.21%		

5. निर्धारित सलाहकारात्मक प्रक्रिया के अनुसार, चे.पो.ट्र. से प्रस्ताव की प्रति, चेन्नै कन्टैनर टर्मिनल लि., (सी सी टी एल), चेन्नै अंतर्राष्ट्रीय टर्मिनल प्राइवेट लि., (सी आई टी पी एल) तथा संबंधित उपयोगकर्ता को अपनी टिप्पणी हेतु प्रेषित किया गया था। विभिन्न उपयोगकर्ता से उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणी को चे.पो.ट्र. को उनकी टिप्पणी के लिए भेजा गया। इस मामले पर अंतिम निर्णय लिए तक टिप्पणी पर चे.पो.ट्र. के कोई प्रभाव प्राप्त नहीं हुआ था।

6.1 प्रस्ताव के प्रारंभिक संवीक्षा के आधार पर चे.पो.ट्र. को विभिन्न मामले पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने हेतु मांगा गया था। चे.पो.ट्र. ने अपने उत्तर प्रस्तुत किया है। हमसे उठाए गए मुख्य प्रश्न तथा चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण, तालिका में दर्शाया गया है :-

क्रम सं.	उठाए गए प्रश्न	चे.पो.ट्र. का उत्तर
1.	अपना पत्र दिनांक 03.10.2008 निजी प्रचालक से रायल्टी रसीद के इन्फ्लो तथा अन्दरूनी विकास व्यय के लेखा पर आवुटफ्लो को रिकार्ड करते हुए, चे.पो.ट्र. अपने द्वारा अनुरक्षित एसक्रो लेख में लेनदेन का विवरण प्रस्तुत करना चाहिए। दि. 7 मार्च 2006 के आदेश के पैरा सं. 12 (xxvi) में अपेक्षित अनुसार प्रदूषण शुल्क से आय तथा प्रदूषण नियंत्रण में चे.पो.ट्र. द्वारा की गई खर्च को दर्शाते हुए, लेखा को भी चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत किया जाना चाहिए।	<p>निजी प्रचालक से रायल्टी रसीद के लिए चे.पो.ट्र. द्वारा कोई एसक्रो लेखा नहीं खोला गया या अनुरक्षित किया गया। (चे.पो.ट्र. ने रायल्टी रसीद तथा अन्दरूनी विकास व्यय का विवरण प्रस्तुत किया है)</p> <p><u>रायल्टी रसीद तथा अन्दरूनी विकास व्यय वर्ष 2007-08 (वास्तविक)</u></p> <p>1. सी सी टी पी एल से</p> <p>रायल्टी रसीद रु.11880.66 लाख</p> <p>2. व्यय</p> <p>ए. प्लान रु.4671.71 लाख</p> <p>बी. गैर-प्लान रु. 914.43 लाख</p> <p>-----</p> <p>रु. 5586.14 लाख रु. 5586.14 लाख</p> <p><u>वर्ष 2007-08 (सितम्बर 2008 तक वास्तविक)</u></p> <p>1. सी सी टी पी एल से</p> <p>रायल्टी रसीद रु.2326.92 लाख</p> <p>2. व्यय</p> <p>ए. प्लान रु.1924.97 लाख</p> <p>बी. गैर-प्लान रु. 346.55 लाख</p> <p>-----</p> <p>रु. 2271.52 लाख रु. 2271.52 लाख</p> <p>चे.पो.ट्र. ने प्रदूषण शुल्क से आय तथा प्रदूषण नियंत्रण पर व्यय का विवरण निम्न प्रकार से प्रस्तुत किया है :-</p> <p>(i) प्रदूषण शुल्क से आय :</p> <p><u>प्रदूषण शुल्क से आय तथा प्रदूषण नियंत्रण पर व्यय</u></p> <p><u>वर्ष 2007-08 (वास्तविक)</u></p> <p>1. आय रु.689.42 लाख</p> <p>2. व्यय</p> <p>ए. राजस्व व्यय रु.48.73 लाख</p> <p>बी. पूँजी व्यय रु.255.78 लाख</p>

		<p>-----</p> <p>रु.304.51 लाख रु.304.51 लाख</p> <p>-----</p> <p>शेष रु.384.91 लाख</p> <p><u>वर्ष 2008-09 (सितम्बर 2008 तक वास्तविक)</u></p> <p>1. आय रु. 141.70 लाख</p> <p>2. व्यय</p> <p>ए. राजस्व व्यय रु.21.00 लाख</p> <p>बी. पूँजी व्यय रु.73.86 लाख</p> <p>-----</p> <p>रु.94.86 लाख</p> <p>-----</p> <p>रु.94.86 लाख</p> <p>शेष रु.46.84 लाख</p>
2.	अपना पत्र दिनांक 15.05.2009	
1.	<p>सामान्य :</p> <p>1. वर्ष 2006-2007 तथा 2007-08 के लिए निर्धारित टैरिफ के आधार पर, विभिन्नता के लिए कारण स्पष्ट करते हुए, वास्तविक तथा प्रोजेक्शन के बीच विभिन्नता के विश्लेषण को चे.पो.ट्र. द्वारा फार्म - 7 में प्रस्तुत किया जाए। इसी प्रकार, वर्ष 2005-06 के लिए भी वास्तविक तथा प्रोजेक्शन के बीच विभिन्नता के विश्लेषण प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>वर्ष 2006-2007 तथा 2007-08 के लिए निर्धारित टैरिफ के आधार पर वास्तविक तथा प्रोजेक्शन के बीच विभिन्नता को प्रस्तुत करते हुए फार्म 7 को प्रस्तुत किया है।</p>
2.	<p>यह प्राधिकर्ता अपनी दि. 7 मार्च 2006 आदेश में, चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट के दरमान की समीक्षा करते हुए, कुछ अवलोकन किया है तथा कार्रवाई हेतु चे.पो.ट्र. को अनुरोध किया है। प्राधिकर्ता द्वारा की गई अवलोकन संक्षिप्त रूप में सूचित किया गया है। प्राधिकर्ता द्वारा की गई अवलोकन पर की गई कार्रवाई, चे.पो.ट्र. द्वारा सूचित किया जाए।</p>	
	<p>(i) चे.पो.ट्र. के रेलवे उपार्जन व्यय से कम होने के कारण, यह प्राधिकर्ता ने अपने दि. 7 मार्च 2006 के आदेश की पैरा 12(vi)</p>	<p>चे.पो.ट्र. ने सूचित किया कि, अन्य पोर्टों की तुलना में चेन्नै पोर्ट द्वारा वसूल किए गए हालेज प्रभार कम ही है।</p>

द्वारा, रेलवे प्रभार के संशोधन हेतु रेलवे के साथ इस मामले पर विचार के लिए सलाह दिया । यह रेलवे कार्यकलाप को क्रॉस सबसिडाइज करने अन्य कार्यकलाप जारी रखना यह उक्त नहीं होगा ।													
(ii) यह प्राधिकर्ता, दि. 7 मार्च 2006 आदेश के पैरा 12(vii) (बी) में, पोर्ट सेवा तथा बर्थ भाड़ा के ड्रेजिंग लागत को, प्रत्येक सेवा के लिए ड्रेजर कार्य दिन की संख्या या ड्रेज की गई मात्रा के आधार पर ठीक आबंटन हेतु चे.पो.ट्र. को सलाह दी ।	पोर्ट के सब जगह अर्थात् जहाजों के प्रचालन को सुविधाजनक बनाने हेतु सभी बर्थों में ड्रेजिंग कार्य चलाया जाता है । स्ट्रिज एवं स्थान के आधार पर प्रत्येक बर्थ में ड्रेज की गई मात्रा में विभिन्नता होगा तथा तदनुसार ड्रेजिंग दिनों की संख्या में भी विभिन्नता होगी । फिरभी, ड्रेजिंग कार्य मुख्यतः पोर्ट तथा डाक कार्यकलाप पर संबंधित होने के कारण वार्षिक लेखा में ड्रेजिंग व मराइन सर्वेक्षण के तहत अलग रूप में दर्शाने पर भी लागत शीट में समरूप अनुपात में पोर्ट देयता, टोवेज व पाइलटेज तथा बर्थिंग व मूरिंग के लिए ड्रेजिंग लागत को परिकलित किया गया ।												
(iii) यह प्राधिकर्ता अपने दिनांक 7 मार्च 2006 के आदेश के पैरा 12(xi) (एच) में, प्रापण किए गए नए क्रेन, खासकर 150 टन क्षमता के फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग पर्याप्त नहीं होने के कारण चे.पो.ट्र. को इस पर विचार करके सुधारात्मक स्पाय निकालने की सलाह दी गई । पिछले 3 साल के लिए 150 टन के फ्लोटिंग क्रेन की उपयोगिता को चे.पो.ट्र. प्रस्तुत किया जाना चाहिए ।	पिछले तीन साल के लिए 150 टन के फ्लोटिंग क्रेन का उपयोग निम्न प्रकार से है :- <table><tr><th>वर्ष</th><th>प्रति दिन औसत माँग</th><th>प्रति दिन औसत आपूर्ति</th></tr><tr><td>2005-06</td><td>0.28</td><td>0.28</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>0.21</td><td>0.21</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>0.41</td><td>0.41</td></tr></table>	वर्ष	प्रति दिन औसत माँग	प्रति दिन औसत आपूर्ति	2005-06	0.28	0.28	2006-07	0.21	0.21	2007-08	0.41	0.41
वर्ष	प्रति दिन औसत माँग	प्रति दिन औसत आपूर्ति											
2005-06	0.28	0.28											
2006-07	0.21	0.21											
2007-08	0.41	0.41											
(iv) दि. 7 मार्च 2006 के आदेश की पैरा 12 xxviii(डी) द्वारा, डाक के अंदर निजी उपस्कर के उपयोग के संबंध में एक पारदर्शी प्रक्रिया को बनाने के लिए चे.पो.ट्र. को निर्देश दिया गया तथा व्यापार को ध्यान में रखते हुए संबंधित कार्यकलापों को नियमित किया जाए ।	दरमान के मौजूदा प्रावधानों के अनुसार 10% क्रेनेज भुगतान पर चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट द्वारा डाक के अन्दर निजी उपस्करों को अनुमति दिया जाता है । टी ए एम पी ने अपने पत्र सं.टी ए एम पी/03/2006-विविध, दि.29.09.2006 में बताया कि निजी क्रेनों के लिए भाड़ा प्रभार, उपस्कर के मालिक द्वारा निर्धारित किया जाता तथा चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट के दरमान या टी ए एम पी अनुमोदन के तहत नहीं आएगा । टी ए एम पी के उपरोक्त पत्र को देखने पर, पोर्ट ने अपने उपयोगकर्ताओं से उनके भाड़ा प्रभारों को टी ए एम पी द्वारा अनुमोति किए जाने के लिए कहा था । उसके बाद टी ए एम पी के अनुमोदन माँगते हुए कई क्रेन उपस्कर मालिकों ने अपने प्रस्ताव प्रेषित किए थे । अब, टी ए एम पी अपने पत्र सं. टी ए एम पी/53-2002-विविध दि.04.06.2009 द्वारा, क्रेन प्रचालकों के प्रस्तावों को संलग्न करते हुए पोर्ट को निर्देश दिया कि, टैरिफ मार्गदर्शन 2005 के अनुसार प्रारंभिक उक्त कार्रवाई लिया जाए तथा आगे बताया कि, चेन्नै पोर्ट अपने पार्टियों को टी ए एम पी को जाने के बदले चे.पो.ट्र. के साथ विचार करने के लिए कहा जाए । इस संबंध में, यह सुझाव दिया गया कि पोर्ट के अन्दर सेवा प्रदान हेतु निजी क्रेन प्रचालक के लिए निर्धारित होनेवाले टैरिफ, समरूप क्रेनों के लिए												

		ट्रस्ट द्वारा प्रभावित दरों के तुल्य हो ।																												
	(v) उपयोगकर्ता से पोर्ट उपस्कर का नुकसान तथा मरम्मत लागत की वसूली के संबंध में, यह प्राधिकर्ता दि.7 मार्च 2006 के आदेश की पैरा 12(xxx) में, परिसंपत्तियों को बीमाकृत करने की संभावनाओं पर विचार करने हेतु चे.पो.ट्र. को सलाह दी । इस संबंध में ली गई कार्रवाई उल्लेख किया जाए ।	ट्रस्ट के परिसंपत्तियों को बीमा कंपनियों में बीमाकृत नहीं किया गया । फिरभी, अवसर आने पर, ट्रस्ट द्वारा अनुरक्षित निधि में से वहन किया जाता है ।																												
	(vi) यह प्राधिकर्ता अपने आदेश दिनांक 7 मार्च 2006 {पैरा सं.12 (xxxi)} ने कार्य दिन के दूसरी तथा तीसरी पारि के दौरान तथा इतवार पर कोई पाति के दौरान या पोर्ट छुट्टी में 150 टन फ्लोटिंग क्रेन के कार्यचालन के लिए प्रति पारि रु.10,000/- शुल्क हेतु अनुमोदन दिया है बशर्त कि यह दर, अगले समीक्षा के दौरान, बेस रेट में उक्त समायोजन को प्रभावित करने द्वारा हटा दिया जाएगा । यह माना जाता है कि, पोर्ट द्वारा कोई कार्रवाई नहीं ली गई ।	<table><tr><th colspan="4">2 व 3 पारियों में एफ.सी. तंगम के कार्यचालन की संख्या</th></tr><tr><th>वर्ष</th><th>जहाज कार्य</th><th>गैर-जहाज कार्य</th><th>कुल</th></tr><tr><td>2006</td><td>25</td><td>9</td><td>34</td></tr><tr><td>2007</td><td>8</td><td>0</td><td>8</td></tr><tr><td>2008</td><td>19</td><td>1</td><td>20</td></tr><tr><td>2009</td><td>14</td><td>3</td><td>17</td></tr><tr><td>कुल</td><td>66</td><td>13</td><td>79</td></tr></table> <p>2 व 3 पारि के लिए फ्लोटिंग क्रेन उपयोग की संख्या बहुत कम है । इसलिए, पिछले संशोधन जब उपयोगकर्ता उच्च दर पर शुल्क को यह बताते हुए मना किए कि टन के आधार पर पहले ही व्यापार के लिए एक समस्या है, के लिए उपयोगकर्ताओं के अनुरोध के आधार पर 2 व 3 पारियों के दौरान 150 टन फ्लोटिंग क्रेन के कार्यचालन हेतु रु.10,000/- प्रतिपारि को जारी किया गया ।</p>	2 व 3 पारियों में एफ.सी. तंगम के कार्यचालन की संख्या				वर्ष	जहाज कार्य	गैर-जहाज कार्य	कुल	2006	25	9	34	2007	8	0	8	2008	19	1	20	2009	14	3	17	कुल	66	13	79
2 व 3 पारियों में एफ.सी. तंगम के कार्यचालन की संख्या																														
वर्ष	जहाज कार्य	गैर-जहाज कार्य	कुल																											
2006	25	9	34																											
2007	8	0	8																											
2008	19	1	20																											
2009	14	3	17																											
कुल	66	13	79																											
	(vii) दि. 7 मार्च 2006 के यह प्राधिकर्ता के बादेश के पैरा 12(xxxvi) (+) द्वारा, लागत विवरण तथा विस्तृत कार्यचालन सहित “प्रोग्रेस”, “मुत्तु” तथा “युटिलिटी” के संबंध में भाड़ा प्रभारों के लिए नए प्रस्तावों को फाइल करने की सलाह दी गई । अब तक, चे.पो.ट्र. से कोई ऐसे प्रस्ताव प्राप्त नहीं किया गया ।	चे.पो.ट्र. ने सूचित किया कि, दरमान के दर 18 सेप्टर vi के तहत पाइलट तथा मूरिंग लांचस के लिए सामान्य दर का प्रस्ताव है । वास्तव में प्रोग्रेस”, “मुत्तु” तथा “युटिलिटी” पाइलट लांचस के लिए अलग-अलग दर निर्धारण के लिए अपेक्षा नहीं पड़ा ।																												
	(viii) मार्च 2005, के संशोधित टैरिफ मार्गदर्शन के खण्ड 5.9 व 6.8 के अनुसार, टैरिफ को उत्पादकता स्तर के साथ जोड़ना चाहिए । इस संबंध में, दि. 7 मार्च	उत्पादकता स्तर, वर्ष के दौरान सम्मलाई के यातायात पर निर्भर है । सम्मलाई के यातायात के लिए उपयोग होनेवाले सेवा कार्गो प्रकृति तथा चालन तथा उपयोगकर्ता की आवश्यकताओं पर निर्भर है । इन परिस्थितियों में, विभिन्न प्रचालन/सेवा के लिए उत्पादकता स्तर को सूचित करने की संभावना नहीं है ।																												

	2006 के आदेश के पैरा सं. 12 (xxxix) (ए) में विभिन्न प्रचालन/सेवाएँ के लिए उत्पादकता स्तर निर्धारण कार्य प्रारंभ किया जाए। चे.पो.ट्र. के प्रस्ताव में, फिरभी, विभिन्न प्रचालन/सेवाएँ के लिए अनुरक्षित किए जानेवाले उत्पादकता स्तरों के बारे में सूचित नहीं किया गया।											
3.	चे.पो.ट्र. ने बताया कि, पोर्ट से राष्ट्रीय राजमार्ग तक कार्गो यातायात के बाधाहीन प्रचालन हेतु एलिवेटड कारिडार परियोजना के पुनरुद्धार तथा पुनरस्थान की 50% लागत को वहन किया जाना है। इस कथन में चे.पो.ट्र. ने यह बताना है कि, प्रस्तावित परियोजना के लिए क्या अलग एस पी वी बनाया गया तथा क्या पोर्ट द्वारा 50% तक लागत के वहन हेतु भारत सरकार द्वारा कोई निर्णय लिया गया है।	<p>निम्नलिखित को माँगते हुए, दि.03.03.2009 को पोत परिवहन मंत्रालय को एक पत्र प्रेषित किया गया है।</p> <p>(i) तमिलनाडु सरकार द्वारा मांगे गए दावे के आधार पर पूर्ण लागत हेतु चेन्नै पोर्ट से मदुरवायल तक एलिवेटड एक्सप्रेसवे के कार्यान्वयन में चेन्नै पोर्ट की भागीदारी तथा राजमार्ग विभाग, तमिलनाडु सरकार के स.आ. एमएस सं.63 के अनुसार भविष्य दिन में तमिलनाडु सरकार से 50% लागत प्राप्त करने हेतु मंत्रालय का सैद्धांतिक अनुमोदन।</p> <p>(ii) चेन्नै पोर्ट को, तमिलनाडु सरकार को भुगतान की गई राशि को, ब्याज-मुफ्त अग्रिम के रूप में वहन करने तथा भविष्य के दिन में तमिलनाडु सरकार द्वारा प्रतिपूर्ति किए जाने के लिए अनुमति।</p> <p>(iii) आवश्यक स्पष्टीकरण तथा परियोजना के कार्यान्वयन के लिए संबंधित राज्य सरकारी विभाग/एजन्सियों को प्रस्ताव भेजने के लिए एन एच ए आई के साथ काम करने के लिए चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट को अनुमति दी गई।</p>										
4.	(ए) चे.पो.ट्र. द्वारा फाइल किया गया लागत विवरणिका (फार्म-3ए) में यह दर्शाया गया है कि, वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए रु.398.81 करोड तक नियोजित पूँजी पर अधिकतम अनुमतीय वापसी के बाद वास्तविक अधिशेष बनाया गया था।	<p>कर देयता रहित लागत शीटों को संशोधित किया गया तथा संलग्न किया गया। वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए संशोधित लागत विवरणिका के अनुसार नियोजित पूँजी पर अधिकतम अनुमतीय वापसी निम्न प्रकार से है :-</p> <table><tr><th>वर्ष</th><th>राशि (रुपए करोडों में)</th></tr><tr><td>2005-06</td><td>22.00</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>90.31</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>241.95</td></tr><tr><td>कुल</td><td>354.26</td></tr></table>	वर्ष	राशि (रुपए करोडों में)	2005-06	22.00	2006-07	90.31	2007-08	241.95	कुल	354.26
वर्ष	राशि (रुपए करोडों में)											
2005-06	22.00											
2006-07	90.31											
2007-08	241.95											
कुल	354.26											
	(बी) वर्ष 2008-09 के लिए चे.पो.ट्र. ने रु.153.82 करोड के अतिरिक्त अधिशेष प्राक्कलित किया गया। इसके अलावा, वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 के लिए मौजूदा दरमान पर वापसी के बाद रु.261.79 करोड अतिरिक्त अधिशेष भी दर्शाया गया है। इसलिए वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए अतिरिक्त अधिशेष रु.415.61 करोड जो 19.10% तक परिकलित किया	<p>वर्ष 2008-09 के लिए कर से पहले 46.40 अतिरिक्त अधिशेष</p> <p>वर्ष 2009-10 के लिए कर से पहले 227.67 प्राक्कलित अतिरिक्त अधिशेष।</p> <p>वर्ष 2010-11 के लिए कर से पहले प्राक्कलित 150.78 अतिरिक्त अधिशेष</p>										

	<p>गया तथा 2008-09 से 2010-11 के लिए प्रचलनात्मक आय के रूप में दर्शाया गया है। यह स्थिति वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए रु.398.81 करोड़ पूर्व अधिशेष को टैरिफ मार्गदर्शन के अनुसार समायोजन करने पर वृद्धि होगा।</p>	<p>वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए कर से पहले 424.85 अतिरिक्त अधिशेष का कुल</p> <p>यह प्राक्कलित किया गया है कि पोर्ट के कर देयता रु.80 से 100 करोड़ तक प्रतिवर्ष होगा, जिसे उपलब्ध अधिशेष का प्राक्कलन में लेना चाहिए।</p>
	<p>(सी) यह माना जाता है कि मौजूदा टारिफ में प्रस्तावित वृद्धि तर्कसंगत नहीं ठहराया गया तथा चे.पो.ट्र. में मौजूदा टैरिफ में कम संशोधन के मामले हो सकता है बशर्ते कि वर्ष 2005-06 से पोर्ट पर अन्वृत्ती परियोजना के विकास हेतु बी ओ टी प्रचालको से राजस्व हिस्से के रसीदों के वास्तविक तथा प्राक्कलित इनफलो को रिकार्ड करते हुए चे.पो.ट्र. द्वारा एस्क्रो लेखा के संवीक्षा प्रस्तुत किया जाना है। (इस परिशिष्ट के दूसरे भाग में इस संबंध के अलग पैरा को चे.पो.ट्र. द्वारा संदर्भित किया जा सकता है) इन परिस्थितियों में चे.पो.ट्र. ने सभी कार्यकलापों के लिए मौजूदा दरों को जारी करने का कारण चे.पो.ट्र. द्वारा बताया जा सकता है। इसलिए सभी कार्यकलापों के लिए मौजूदा दर को जारी रखने हेतु कारण चे.पो.ट्र. बताना चाहिए।</p>	<p>बिल्लिमोरिया रिपोर्ट के अनुसार लेखाकरण के सामान्य फ्रेमवर्क को ही पोर्ट द्वारा पालन करना चाहिए। अलग लेखा कोड आबंटित करके राजस्व हिस्से/रायल्टी जो सी सी टी पी एल से प्राप्त है को अलग रूप में लेखाकृत किया गया है। यह पोर्ट प्रचालन आय का एक भाग होगा। इस विचार में, यह माना जाता है कि, अलग एस्क्रो लेखा का सृजन पोर्ट के लेखाकरण नीति के विरुद्ध है। बी ओ टी प्रचालक से प्राप्त रायल्टी के लिए कोई अलग लेखा अनुरक्षित किया गया है। संपूर्ण रायल्टी को कन्टैनर टर्मिनल कार्यकलाप के आय माना जाएगा तथा ऐसे शामिल होने पर उत्पन्न अधिशेष को अन्य घाटा कार्यकलाप को क्रॉस सबसिडाइज़ किया जाएगा।</p>
5.	<p>चे.पो.ट्र. द्वारा फाइल किया गया प्रस्ताव से यह देखा जा सकता है कि, अन्य चीजों के साथ, पोर्ट के आय कर देयता के विचार में पोर्ट ने टैरिफ प्रस्ताव को सृजन किया है। यह अवलोकित किया जा सकता है कि, महा पत्तनों के तथा वहाँ के प्रचलित जी टर्मिनल टैरिफ निर्धारण/ संशोधन के लिए आय कर को अनुमति नहीं दिया गया।</p>	<p>कर देयता को हटाकर ही लागत शीटों को संशोधित किया गया।</p>
6.	<p>वाणिज्य आधार पर अपने ही विचार पर दरों को कम करने हेतु सभी महा पत्तन न्यासों को</p>	<p>चे.पो.ट्र. ने सूचित किया कि, दरों में कमी को मेसर्स सी पी सी एल द्वारा तेल आयात के लिए विस्तृत किया गया है। रियायती करार की प्रति प्रस्तुत किया गया है।</p>

	सामान्य रियायती इस प्राधिकर्ता से किया गया है, ऐसे घटौती, अगर कुछ चे.पो.ट्र. द्वारा प्रभावित किया गया हो तो उसका सूची दिया जाए तथा यातायात वृद्धि पर प्रदान ऐसे रियायती का प्रभाव को मदवार विश्लेषण किया जाए ।	
7.	उक्त एल ए के आर्टिकल 10 से नोट किए अनुसार चे.पो.ट्र. तथा सी आई टी पी एल के बीच लाइसेंस करार के कारण चे.पो.ट्र. ने 29 अधिशेष कर्मचारियों को पहचाना । अधिशेष मानवशक्ति पर एक संक्षिप्त टिप्पणी तथा ऐसे मानव शक्ति पर व्यय का आबंटन को मार्च 2005 के टैरिफ मार्गदर्शन के खण्ड 2.6.1 को ध्यान देते हुए स्पष्ट किया जाए ।	वर्ष 2006 में कार्य बल 306 था जो दि. 01.07.2009 को 292 तक कम हो गया । कार्य बल में 14 कमी को दि.07.03.2007 के बल 29 के अधिशेष कर्मचारी से समायोजित किया गया । बाकि 15 अधिशेष को एस क्यू 3, एस क्यू 4 व ई क्यू तथा एस क्यू 2 पर, 11 कन्टेनर टर्मिनल आने के बाद एम क्यू 2, क्षेत्र - 5 का एक हिस्से के लिए उपयोग किया गया था तथा भूतपूर्व क्षेत्र - V को क्षेत्र - IV के साथ विलयन किया गया था तथा कर्मचारियों को, क्षेत्र - IV के लिए उपयोग किया गया था ।
8.	मार्च 2005 के मार्गदर्शन के खण्ड 2.6.2 के अनुसार, तकनालजिकल परिवर्तनों के अनुसार मेनिंग स्केल/डाटम को नियमित रूप में समायोजन करने की अपेक्षा है । पोर्ट प्रचालन के लिए मेनिंग स्केल पर राष्ट्रीय औद्योगिक ट्रिबुनल अवार्ड को, दिनांक 23 मई 2006 के राजपत्र की अधिसूचना सं. एल3/011/1/2000-आई आर (एम) में श्रम मंत्रालय द्वारा अधिसूचित किया गया । स्टीवडोरिंग तथा सी व एफ शुल्क के संशोधन कार्यवाही से संबंधित, दि. 20 फरवरी 2008 का पत्र सं.टी 2/14170/ 2005/ए आर द्वारा मेनिंग स्केल/डाटम के संशोधन पर संबंधित पार्टियों के साथ चे.पो.ट्र. पहले ही लगा रहा था तथा अंतिम निर्णय के बाद अपने दरमान में संशोधित दरमान को शामिल करने के लिए सहमत हुए । इस विषय चे.पो.ट्र. द्वारा निम्नलिखित को	ट्रिबुनल अवार्ड का कार्यान्वयन नहीं हुआ है । ट्रिबुनल अवार्ड के कार्यान्वयन, मेनिंग स्केल/डाटम आदि के संशोधन पर, स्टीवडोरिंग तथा सी व एफ शुल्क पर संशोधन की कार्यवाही को लिया जाएगा ।

	प्रस्तुत किया जाए ।	
	(i) पोर्ट प्रचालन के लिए मेनिंग स्केल/डाटम कब संशोधित किया गया था ।	
	(ii) चे.पो.ट्र. द्वारा यह पुष्टि किया जाए कि क्या संशोधित मेनिंग स्केल के अनुसार प्रस्ताव रखा गया है ।	
	(iii) ट्रिबुनल अवार्ड के अनुसार संशोधित मेनिंग स्केल को प्रारूप दरमान में शामिल किया जाए ।	
	(iv) वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए थोपुट प्रोजेक्शन्स के लिए कार्गोवार लागत सहित, ट्रिबुनल अवार्ड के अनुसार मौजूदा मेनिंग स्केल तथा संशोधित मेनिंग स्केल को दर्शाते हुए एक तुलनात्मक विवरणिका चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत किया जाए ।	
9.	स्टीवडोरिंग तथा क्लियरिंग व फारवर्डिंग शुल्क संशोधन के लिए चे.पो.ट्र. के प्रस्ताव को निपटान करते हुए यह प्राधिकर्ता दिनांक 3 जुलाई 2008 को आदेश पारित किया है । दि. 3 जुलाई 2008 के उक्त आदेश संबंधित कार्यवाही में, सामान्य संशोधन प्रस्ताव के साथ स्टीवडोरिंग तथा सी व एफ शुल्क संशोधन के विलयन हेतु चे.पो.ट्र. से सहमत हुआ ताकि व्यापक मूल्यांकन किया जाए तथा स्टीवडोरिंग प्रचालन तथा सी व एफ प्रचालन के लिए समीक्षा प्रभारों की विधिमान्यता, आगे की टैरिफ साइकिल के लिए संपूर्ण रूप में चे.पो.ट्र. के दरमान के अनुसार होगा । यह फिरभी, देखा गया है कि, दिनांक 3 जुलाई 2008 के आदेशानुसार, स्टीवडोरिंग शुल्क तथा सी व एफ शुल्क को समीक्षा किए जैसे नहीं माना जाता है ।	ऊपर, पाइन्ट 8 में प्रस्तुत जैसे ।

	चे.पो.ट्र. यह स्पष्ट किया जाए	
10.	वर्ष 2006-07, 2007-08 तथा 2008-09 के लिए चे.पो.ट्र. तथा सरकार के बीच के समझौता जापन की प्रतियों की अवलोकनार्थ प्रस्तुत किया जाए ।	वर्ष 2006-07, 2007-08 तथा 2008-09 के लिए चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट तथा सरकार के बीच के समझौता जापन की प्रतियाँ प्रस्तुत किया गया है ।
11.	वर्ष 2009-10 पहले ही शुरू होने के कारण तथा निर्धारित टैरिफ विधिमान्यता अवधि 3 साल होने के कारण, अनुमोदन होनेवाले संशोधित टैरिफ, वर्ष 2011-12 तक होगा । इसलिए 2011-12 के लिए लागत प्राक्कलन तथा विवरणिका को भी प्रस्तुत किया जाए । संशोधित विवरणिका को तैयार करते वक्त, वर्ष 2008-09 के लिए ऑखडे को ब.प्रा. 2009-10 के आधार पर संशोधित भविष्य वर्षों के लिए वास्तविक तथा अनुमानित के संदर्भ में तथा मंत्रालय द्वारा निर्धारित लक्ष्य के अनुसार अद्यतन की अपेक्षा है ।	लागत विवरणिका में वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक ऑखडे को अद्यतन किया गया तथा वर्ष 2009-10 के लिए प्राक्कलन के आधार पर, भविष्य वर्षों के लिए अनुमानित किया गया ।
II	वित्तीय/लागत विवरणिका (संपूर्ण पोर्ट)	
1.	संपदा तथा रेलवे कार्यकलाप रहित सभी कार्यकलापों के लिए निर्धारित प्रपत्र में लागत विवरणिका चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत किया जाए ।	सभी कार्यकलाप/उप कार्यकलाप के लिए लागत विवरणिका, निर्धारित प्रपत्र में, अनुलग्नक 5ए(i) 5बी(i) 5 सी(i), 5 डी (i), 5ए (iii), 5बी (iii) में प्रस्तुत किया गया है ।
2.	क्षमता : संपूर्ण रूप में पोर्ट की क्षमता वर्ष 2005-06, 2006-07, 2007-08, 2008-09, 2009-10 तथा 2010-11 के लिए क्रमशः 48 मिलियन टन (एम टी), 50.00 एम टी, 51.08 एम टी, 52.61 एम.टी., 55.24 एम.टी., तथा 58.00 एम टी उल्लेखित किया है ।	अपने इनपुट के आधार पर महा पत्तनों के विशिष्ट बर्थ कार्गो के पदार्थ-वार क्षमता को मंत्रालय द्वारा संकलित किया जाता है तथा संबंधित वित्त वर्ष के लिए दि.31 मार्च को प्रत्येक पोर्ट के लिए डिजाइन्ट क्षमता को निर्धारित करता है । दि.31 मार्च 2006, 2007 व 2008 को महा पत्तनों के क्षमता को प्रस्तुत करनेवाली विवरणिका सहित मंत्रालय से प्राप्त पत्र की प्रति प्रस्तुत किया गया है ।

(i) मंत्रालय के मार्गदर्शन के अनुसार दि. 31 मार्च 2007 को कम्प्यूटर किए जाने वाले बर्थवार डिजाइन क्षमता प्रस्ताव के साथ संलग्न नहीं पाया गया।

(ii) बर्थ 2005-06 से वर्ष 2011-12 तक की अविधि के लिए की गई तथा की जानेवाली पूँजी जमा पर विचार करते हुए तथा हासिल की गई उत्पादन विकास तथा हासिल की जानेवाली उत्पादन विकास पर विचार करते हुए महा कमाडिटी ग्रुप जैसे लोहा धातु, कोयले, पी ओ एल तथा अन्य पोर्ट निर्धारित कार्गो के लिए सुविधाएँ हेतु विस्तृत कम्प्यूटेशन सहित पूर्ण रूप से पोर्ट के लिए डिजाइन क्षमता के लिए ब्रेकअप को चे.पो.ट्र.द्वारा प्रस्तुत किया जाना चाहिए

वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक दि. 31 मार्च के लिए चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत तथा मंत्रालय द्वारा प्रेषित पदार्थवार क्षमता नीचे दर्शाया गया है

(मिलियन टनों में)

पदार्थ	05-06	06-07	07-08	08-09
पी ओ एल	11.25	11.25	11.80	11.39
अयस्क	8.00	8.00	8.00	9.75
कोयला (थर्मल)	0	0	0	2.49
ऊर्वरक	0	0	0	0
सामान्य थोक कार्गो	17.55	15.55	16.10	9.83
कन्टेनर (मिलियन टन में)	12.00	15.20	17.45	19.15
कुल	48.80	50.00	53.35	52.61
कन्टेनर (लाख टी ई यूएस में)	10.00	12.66	14.54	0

3.

यातायात

(i) चे.पो.ट्र. ने, वर्ष 2008-09, 2009-10 तथा 2010-11 के लिए क्रमशः 64.00 एम टी, 67.20 एम टी तथा 70.56 एम टी तक यातायात बताया गया। आई पी ए द्वारा प्रकाशित आँखड़े यह बताते हैं कि, चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट द्वारा वर्ष 2008-09 के दौरान 57.49 एम.टी. तक सम्वहलाई की गई। इसलिए वर्ष 2008-09 के लिए यातायात आँखड़े को, अनुगामी वर्षों के लिए वास्तविक तथा यातायात प्राक्कलन के संदर्भ में अद्यतन किया जाए। वर्ष 2008-2009 के अनुगामी वर्षों में, प्राक्कलन को पाँच वर्ष/वार्षिक योजना तथा चालू/संभाव्य वृद्धि के प्राक्कलन के अनुरूप है, इसे चे.पो.ट्र. द्वारा सुनिश्चित किया जाए।

पंचवर्षीय योजना तथा चालू/संभाव्य वृद्धि में प्राक्कलन के अनुरूप ही यह प्राक्कलन है।

वर्ष	मंत्रालय का लक्ष्य	सम्वहलाई की गई यातायात (मिलियन टनों में)
2008-09	64.00	57.49
2009-10	64.00*	1.41 (जून 2009 तक)
2010-11	64.00*	

* मंत्रालय का निर्देश सं.पीटी/11033/18/2009/पीटी दि.23.04.2009 के अनुसार है।

(ii) बजट प्राक्कलन 2009-10 की

बजट प्राक्कलन 2009-10 की प्रति संलग्न है। फिरभी, रेशनलाइज्ड

	प्रति के अभाव में, वर्ष के लिए प्राक्कलित लागत विवरणिका के जाँच नहीं हो पाया। चे.पो.ट्र. द्वारा अवलोकनार्थ, इस दस्तावेज को प्रस्तुत किया जाए।	डिस्ट्रीब्यूशन आफ कार्गो (आर डी सी) बैठक के दौरान प्रस्तुत अनुसार वर्ष 2009-10 के लिए प्राक्कलित यातायात 64 एम टी है। उपरोक्त टनेज के आधार पर वर्ष 2009-10 के लिए प्रचालन आय को प्राक्कलित किया गया। वर्ष 2010-11 तथा 2011-12 के लिए टनेज में अनुपाततः वृद्धि का लक्ष्य रखा गया।
	(iii) वर्ष 2005-06 से 2010-11 के दौरान सम्मूलाई की गई। सम्मूलाई होनेवाली जहाजों की संख्या को प्रस्तुत किया गया। प्रत्येक ग्रुप में ऐसे जहाजों के जी आर टी को विदेश जानेवाली तथा तटीय के ब्रेक-अप के रूप में प्रस्तुत किया जाए।	वर्ष 2005-06 से 2007-08 के दौरान सम्मूलाई की गई जहाजों की संख्या, प्रशासनिक प्रतिवेदन की तालिका 7 के तहत उपलब्ध है।
	(iv) चे.पो.ट्र. पर कन्टेनर टर्मिनल चेन्नै कन्टेनर टर्मिनल लिमिटेड (सी सी टी एल) द्वारा प्रचलित होने के कारण, सिर्फ चेन्नै पोर्ट द्वारा सम्मूलाई होनेवाले कार्गो को ही टैरिफ फोरकास्ट में शामिल किया जाए।	चे.पो.ट्र. द्वारा सम्मूलाई होनेवाले कार्गो के लिए ही टैरिफ अनुमान को प्रस्तुत किया गया है तथा सी सी टी पी एल का शामिल नहीं है।
4.	प्रचालन आय (i) टैरिफ प्रस्ताव को फाइनल करने हेतु निर्धारित प्रपत्र के नोट-3 से फार्म 2 बी में, प्राक्कलित यातायात के संदर्भ में आय का विस्तृत परिकलन का प्रावधान महा पत्तन न्यासों द्वारा अपेक्षित है। चे.पो.ट्र. द्वारा ऐसे परिकलन प्रस्तुत नहीं किया गया। मौजूदा दरमान तथा प्रस्तावित दरमान पर वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक के लिए प्राक्कलित यातायात के संदर्भ में प्रचालन आय का विस्तृत परिकलन प्रस्तुत किया जाए।	वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए प्राक्कलित यातायात के संदर्भ में आय का परिकलन प्रस्तुत किया गया है।
	(ii) चे.पो.ट्र. ने सी सी टी एल से प्राप्त/प्राप्त होनेवाले राजस्व हिस्से पर विचार किया तथा वर्ष 2005-06 से 2010-11 के लिए कन्टेनर सम्मूलाई आय के रूप में दर्शाया है। इस विचार में, चे.पो.ट्र. द्वारा	सभी वर्ष के लिए कन्टेनर सम्मूलाई आय के तहत विचार किया गया वास्तविक/प्राक्कलित आय का विवरण नीचे दर्शाया गया है।

निम्नलिखित पर स्पष्टीकरण प्रस्तुत किया जाए।																																																																								
(ए) यह माना गया है कि चे.पो.ट्र. ने राजस्व हिस्से के अलावा अन्य कुछ आय पर विचार किया है तथा कन्टैनर सम्हलाई आय के रूप में दर्शाया है। विचाराधीन सभी वर्षों के लिए कन्टैनर सम्हलाई आय के तहत विचार किए गए ऐसे अन्य वास्तविक/प्राक्कलित आय का विवरण चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत किया जाए।	<table><tr><th rowspan="2">विवरण</th><th colspan="4">वास्तविक</th><th colspan="3">प्राक्कलन</th></tr><tr><th>05-06</th><th>06-07</th><th>07-08</th><th>09-10</th><th>09-10</th><th>10-11</th><th>11-12</th></tr><tr><td>गैर यानान्त्रण यातायात के गैर प्रसि हेतु सी सी टी पी एल से प्रतिपूर्ति</td><td></td><td></td><td>1707.14</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>कन्टैनरों पर घाट शुल्क</td><td>3.85</td><td>3.38</td><td>9.68</td><td>4.32</td><td>4.67</td><td>4.67</td><td>5.67</td></tr><tr><td>कन्टैनरों पर भण्डार शुल्क</td><td>0.96</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>कन्टैनरों पर डेमुरेज प्रभार</td><td>0.13</td><td>0.20</td><td>0.35</td><td>0.94</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr><tr><td>सी सी टी पी एल - रायल्टी आय</td><td>7196.67</td><td>8600.07</td><td>10173.52</td><td>11570.13</td><td>11250</td><td>11815</td><td>12400</td></tr><tr><td>सी आई टी पी एल से अप फ्रन्ट प्रीमियम</td><td>-</td><td>-</td><td>33.33</td><td>33.33</td><td>33.33</td><td>33.33</td><td>33.33</td></tr><tr><td>कल</td><td>7201.61</td><td>8603.65</td><td>11924.02</td><td>11608.72</td><td>11288</td><td>11853</td><td>12439</td></tr></table>	विवरण	वास्तविक				प्राक्कलन			05-06	06-07	07-08	09-10	09-10	10-11	11-12	गैर यानान्त्रण यातायात के गैर प्रसि हेतु सी सी टी पी एल से प्रतिपूर्ति			1707.14					कन्टैनरों पर घाट शुल्क	3.85	3.38	9.68	4.32	4.67	4.67	5.67	कन्टैनरों पर भण्डार शुल्क	0.96	-	-	-	-	-	-	कन्टैनरों पर डेमुरेज प्रभार	0.13	0.20	0.35	0.94	-	-	-	सी सी टी पी एल - रायल्टी आय	7196.67	8600.07	10173.52	11570.13	11250	11815	12400	सी आई टी पी एल से अप फ्रन्ट प्रीमियम	-	-	33.33	33.33	33.33	33.33	33.33	कल	7201.61	8603.65	11924.02	11608.72	11288	11853	12439
	विवरण		वास्तविक				प्राक्कलन																																																																	
		05-06	06-07	07-08	09-10	09-10	10-11	11-12																																																																
	गैर यानान्त्रण यातायात के गैर प्रसि हेतु सी सी टी पी एल से प्रतिपूर्ति			1707.14																																																																				
	कन्टैनरों पर घाट शुल्क	3.85	3.38	9.68	4.32	4.67	4.67	5.67																																																																
	कन्टैनरों पर भण्डार शुल्क	0.96	-	-	-	-	-	-																																																																
	कन्टैनरों पर डेमुरेज प्रभार	0.13	0.20	0.35	0.94	-	-	-																																																																
	सी सी टी पी एल - रायल्टी आय	7196.67	8600.07	10173.52	11570.13	11250	11815	12400																																																																
सी आई टी पी एल से अप फ्रन्ट प्रीमियम	-	-	33.33	33.33	33.33	33.33	33.33																																																																	
कल	7201.61	8603.65	11924.02	11608.72	11288	11853	12439																																																																	
बी)	<p>चे.पो.ट्र. में कन्टैनर टर्मिनल के विकास तथा प्रचालन हेतु चेन्नै अन्तर्राष्ट्रीय कन्टैनर टर्मिनल प्रा.लि.(सी आई टी पी एल) को चे.पा.ट्र. ने रियायती प्रदान किया। सी आई टी पी एल अपने टैरिफ प्रस्ताव जो पत्र सं सी आई टी पी एल/टी ए एम पी/2009/002 दिनांक 5 मार्च 2009 (पोर्ट की टिप्पणी हेतु दिनांक 25 मार्च 2009 को पत्र से टी ए एम पी/10/2009-सी आई टी पी एल द्वारा टैरिफ प्रस्ताव की एक प्रति भेजी गई थी) के तहत इस प्राधिकर्ता के सामने फाइल किया गया टैरिफ प्रस्ताव में, बताया कि, सी आई टी पी एल ने मई 2009 से आंशिक रूप में प्रचालन को प्रारंभ करेगा। इसलिए विचाराधीन सभी वर्ष के लिए सी आई टी पी एल से प्राप्य राजस्व हिस्से को भी विचार किया जाना तथा मार्च 2005 के टैरिफ मार्गदर्शन के खण्ड 2.8.3 के अनुसार किया जाए।</p>																																																																							

<p>सी) यह अवलोकनीय है कि इस प्राधिकर्ता अपनी दि.7 मार्च 2006 के आदेश के पैरा सं (vi)(सी)द्वारा चे.पो.ट्र पर टैरिफ निर्धारण करते वक्त संबंधित वर्षों के लिए राजस्व हिस्से के 50% तक किया तथा शेष 50% प्राप्तियों को चे.पो.ट्र द्वारा एस्करो लेखा पर स्थानांतरण किया जाना है । रायल्टी/राजस्व हिस्से प्राप्तियों तथा अन्दरूनी विकास व्यय के लिए वर्षवार एस्करो लेखा अनुरक्षण तथा चे.पो.ट्र के अगले टैरिफ समीक्षा के दौरान इस लेखा को यह प्राधिकर्ता को प्रस्तुत करने हेतु, चे.पो.ट्र सहमत होने पर भी, दि.24 अक्टूबर 2008 के पोर्ट के पत्र के अनुसार चे.पो.ट्र अपेक्षित एस्करो लेखा अब तक नहीं खोला गया । चे.पो.ट्र द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणिकाओं में, एस्करो लेखा कोई वापसी नहीं दर्शाया गया है । एस्करो लेखा के लिए ऐसे प्राप्तियों के 50% को संबंधित वर्षों में अलग रूप में रखे बिना, संपूर्ण राजस्व हिस्से को आय के रूप में चे.पो.ट्र द्वारा विचार किया गया। वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए प्राक्कलित आय तथा वास्तविक आय के बीच समरूप तुलना हेतु, लागत विवरणिका में संबंधित वर्षों के लिए आय के रूप में वास्तविक राजस्व हिस्से प्राप्ति में से सिर्फ 50% पर ही विचार किया जाना चाहिए ।</p> <p>वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 के लिए एस्करो लेखा का विवरण चे.पो.ट्र प्रस्तुत नहीं किया गया । इसलिए वर्ष 2005-06 तथा 2006-07 के लिए चे.पो.ट्र के वार्षिक लेखा में दर्शाए गए प्रोदभूत राजस्व अंश प्राप्ति क्रमशः रु.71.97 करोड तथा रु.86 करोड के 50% को वर्ष 2010-11 तथा 2011-12 के</p>	<p>मद 4 (सी) में सामान्य शीर्ष के तहत प्रस्तुत अनुसार ।</p>
--	---

	<p>लिए प्राक्कलित प्रचालन आय को पोर्ट राजस्व के रूप में जोड़ा जाए । राजस्व अंश की राशि में से अगर कोई अन्दरूनी परिसंपत्ति सृजित किया गया हो तो उसे एस्क्रो लेखा में स्थानांतरित किया जाना था, ऐसे परिसंपत्तियों के मूल्य को नियोजित पूँजी में शामिल नहीं किया जाए तथा एस्क्रो लेखा निधि से सृजित परिसंपत्ति के रूप में आर ओ सी ई के दावा दे प्रयोजन हेतु वापसी के लिए पात्र नहीं होगा</p>	
(iii)	<p>नोट-1 से फार्म 2 में, पोर्ट के दरमान में डेमरेज वर्ग के अनुसार कार्गो के औसत भण्डार समय विश्लेषण को प्रस्तुत करने हेतु महा पत्तन न्यासों द्वारा प्रस्तुत किए जाने की अपेक्षा है । ऐसे कोई विश्लेषण प्रस्तुत नहीं किया गया । मौजूदा भण्डार प्रभार तथा प्रस्तावित प्रभार के भण्डार आय के लेखा पर आय का परिकलन तथा विश्लेषण चे.पो.ट्र द्वारा प्रस्तुत किया जाए ।</p>	<p>उपयोगकर्ता द्वारा भरा हुआ क्षेत्र के आधार पर भण्डार डेमरेज प्रभार को वसूल किया जाता है । आयातकार निर्यातकार, कार्गो प्रकृति, कार्गो प्रकार आदि तथा स्टीमर एजेंटों जैसे विभिन्न विषयों पर, भण्डार प्रयोजनार्थ क्षेत्र निवास निर्भर है ।</p>
(iv)	<p>ए. प्रारूप दरमान में चे.पो.ट्र ने एंकोरेज शुल्क का प्रस्ताव रखा है । फिर भी, आय विवरणिका में एंकोरेज से कोई आय पर विचार किए जैसे नहीं था ।</p> <p>बी.चे.पो.ट्र ने सूखा डाक प्रचालन से प्राप्त प्राक्कलित आय का प्राक्कलन किया है । फिरभी, प्रारूप दरमान में कोई दर का प्रस्ताव नहीं है ।</p>	<p>लागत विवरणिका में एंकोरेज से आय को, बर्थ भाडा प्रभार शीर्ष के तहत बुक तथा लेखाकृत किया गया है ।</p> <p>प्राक्कलित आय सूखा डाकिंग क्षेत्र के लिए है ।</p>
(v)	<p>वर्ष 2008-09, 2009-10 तथा 2010-11 के लिए क्रास सबसिडाइजेशन के रूप में क्रमशः रु.46.49 करोड, रु.47.89 करोड तथा रु.49.13 करोड को प्रचालन आय के तहत चे.पो.ट्र ने विचार किया है सहायक परिकलन के अभाव में अधिशेष जेनरेटिंग</p>	<p>अधिशेष जेनरेटिंग कार्यकलाप से, कार्यकलाप जो कमि दर्शाता है में क्रास सबसिडाइजेशन का परिकलन शीट प्रस्तुत किया गया है ।</p>

कार्यकलाप से, कार्यकलाप जो कमि दर्शाता है में क्रास सबसिडाइजेशन को जोड़ नहीं हो पाया। विचाराधीन सभी वर्षों के लिए अधिशेष जेनरेटिंग कार्यकलाप से, कार्यकलाप जो कमि दर्शाता है में क्रास सबसिडाइजेशन को चे.पो.ट्र द्वारा प्रस्तुत किया जाए। अधिशेष जेनरेटिंग कार्यकलाप से, कार्यकलाप जो कमि दर्शाता है में क्रास सबसिडाइजेशन के लिए अनुपात का आधार भी स्पष्ट किया जाए।

(vi)

ए. वर्ष 2005-06, 2006-07 तथा 2007-08 के लिए पूर्वावधि आय के रूप में क्रमशः रु.11.75 करोड़ रु.16 करोड़ तथा रु.102 करोड़ दर्शाया गया है। वर्ष 2007-08 के लिए रु.102 करोड़ पूर्वावधि आय के संबंध में आय का मदवार विवरण दें। वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए सिर्फ 5 करोड़ को पूर्वावधि आय के लिए कारण बताएं।

वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए पूर्वावधि आय का मदवार विवरण प्रस्तुत किया गया है। (चे.पो.ट्र.द्वारा प्रस्तुत सूची में, लाइसेंस शुल्क, घाटशुल्क, जहाज संबंधित आय, कुँए का पानी आपूर्ति, जुर्माना ब्याज, विद्युत प्रभार उपस्कर भाड़ा आदि के प्राप्ति संबंधित पूर्वावधि मदों को दर्शाया गया है)

वर्ष 2007-08 के दौरान पूर्वावधि आय के रु.102 करोड़ के लिए मदवार ब्रेकअप विवरण प्रस्तुत है। उपरोक्त राशि का मुख्य कारण है कि, मेसर्स ए पो लि., प्रदूषण शुल्क, प्रतिपूर्ति राशि तथा गैर-प्राप्ति तथा गैर-यान्त्रिक यातायात हेतु मेसर्स सी सी टी एल द्वारा भुगतान की प्रतिपूर्ति राशि पर ब्याज तथा वित्त वर्ष 2003-04 से संबंधित आय कर विभाग से प्राप्त आय कर वापसी आदि है। चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट द्वारा दी गई सूची से लिए उपरोक्त कथित मदों के लिए आय नीचे दिया गया है:-

(रु.लाखों में)

मद	2006-07	2007-08	कुल
आय कर वापसी	784.39	160.70	945.09
टीएनईबी के साथ जमा पर ब्याज	23.53	24.85	48.38
भूमि लागत पर दि.31.03.07 तक एण्णूर पोर्ट लि. से प्राप्त ब्याज	--	1582.04	1582.04
नॉन-ट्रान्सशिपमेंट यातायात की गैर-उपलब्धी के लिए सीसीटीपीएल से प्राप्त प्रतिपूर्ति पर ब्याज तथा प्रतिपूर्ति के लिए वि.व. 2004-05 - 1193.62 वि.व. 2005-06 - 1942.04 वि.व. 2006-07 - 2068.59	--	5204.25	5204.25
पूर्व अवधि आय की अन्य मदें जैसे लाइसेंस शुल्क की बकाया, बर्थ किराया प्रभार, प्रदूषण उगाही, ब्याज तथा आय पर जुर्माना, दक्षिण रेलवे	792.29	3227.48	4019.77

		से विवादित टर्मिनल हस्थन प्रभारों, अवर्गिकृत प्रविष्टीया/भूल-चूक की परिशोधन, आदि।																											
		कुल	1600.21	10199.32	11799.53																								
(बी) वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक हर वर्ष रु.48.72 करोड़ की प्राक्कलित विविध आय की विवरण को प्रस्तुत किया जाए।	वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक विविध आय की विवरण प्रस्तुत है। (विविध आय की विवरण के संबंध में चे.पो.ट्र. ने संलग्नक -V में उससे संबंधित विवरण को संदर्भित किया गया है। संलग्नक-V में प्रस्तुत विविध आय के विवरण में परिसंपत्तियों की निपटान पर लाभ से विविध आय तथा वित्त, पिछले वर्ष से संबंधित मर्दे, विविध आय, जल, विद्युत से वसूली, आदि, जुर्माना तथा व्ययगत हारबर प्रवेश शुल्क जमा से संबंधित है। वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए प्रक्षेपण तथा वर्ष 2005-06 से 2008-09 तक विविध आय तथा कुल वास्तविक वित्त नीचे प्रस्तुत है : <div>(रु.लाखों में)</div> <table><tr><th>वर्ष</th><th>वास्तविक</th><th>प्राक्कलन</th></tr><tr><td>2005-06</td><td>3875.68</td><td>--</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>5190.17</td><td>--</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>15367.01@</td><td>--</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>5097.48</td><td>--</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>--</td><td>4095.29</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>--</td><td>4100.00</td></tr><tr><td>2011-12</td><td>--</td><td>4100.00</td></tr></table> @ जैसा की पूर्व बताया गया पूर्व अवधि आय से संबंधित रु.10200 लाख सहित।					वर्ष	वास्तविक	प्राक्कलन	2005-06	3875.68	--	2006-07	5190.17	--	2007-08	15367.01@	--	2008-09	5097.48	--	2009-10	--	4095.29	2010-11	--	4100.00	2011-12	--	4100.00
वर्ष	वास्तविक	प्राक्कलन																											
2005-06	3875.68	--																											
2006-07	5190.17	--																											
2007-08	15367.01@	--																											
2008-09	5097.48	--																											
2009-10	--	4095.29																											
2010-11	--	4100.00																											
2011-12	--	4100.00																											
(vii) चे.पो.ट्र. को चालू विनियम मूल्य के संदर्भ में डालर अभिधान टैरिफ से आए आय को अपडेट करना।	विदेशी जहाजों की जहाज संबंधि प्रभारों को आगमन की तारीख पर विद्यमान विनियम दर के संदर्भ के साथ यूएस डालर टैरिफ में अंकित मूल्य किया जा रहा है तथा इन प्रभारों में बर्थ किराया प्रभार, पोर्ट देयता, पाइलटेज, शिफ्टिंग आदि सम्मिलित है।																												
(viii) रु.5 प्रति मेट्रिक टन पर प्रदूषण उगाही की प्रभार के संदर्भ के साथ, यह प्राधिकर्ता चे.पो.ट्र. को सलाह दिया कि प्रदूषण नियंत्रण में प्रदत्त व्यय को दर्शाने के लिए अलग खाता रखें तथा दि.7 मार्च 2006 की अदेश की पैरा सं.12(xxvi) पर इस प्राधिकर्ता से इस खाता को प्रस्तुत करें। वर्ष 2007-08 के लिए वास्तविक तथा वर्ष 2008-09 के लिए प्राक्कलन के तहत, प्रदूषण उगाही खाता में वर्ष 2007-08 के लिए रु.384.91 लाख की वास्तविक अधिशेष तथा वर्ष 2008-09 के लिए रु.560.41 की	पोर्ट पर हस्थन किए थोक कार्गो पर ही जो प्रदूषण फैलाते हैं को प्रदूषण उगाही लागू होगी। इन थोक कार्गो को चेन्नै पोर्ट पर लगातार हस्थन किया जा रहा है जबकि एण्णूर पोर्ट भी प्रचालन में आया है। अतः यह आवश्यक हो गया है कि प्रदूषण नियंत्रण के लिए चे.पो.ट्र.द्वारा कार्यवाही जैसे टैक्स के जरिए पानी स्पीन्कलिंग करना, विन्ड स्क्रीन कर्टनेइन लगाना आदि लिया गया है। 31 जूलाई 2010 की उनके पत्र में, सेमिमेकानइजड कन्वेयर प्रणाली के जरिए हस्थन के लिए टैरिफ की निर्धारण के लिए उनके प्रस्ताव के साथ, प्रदूषण उगाही के खाते पर आय व व्यय की स्थिति को चे.पो.ट्र. ने अपडेटड किया है।) अपडेटड स्थिति निम्नलिखित है: 2006-07 से 2009-10 की अवधि के लिए प्रदूषण उगाही के खाते पर वर्षवार आय व व्यय का विवरणिका :																												

प्राक्कलित अधिशेष को दिखाया गया। सामान्य अधिशेष स्थिति तथा तदनुसार व्यय के संदर्भ के साथ असमानुपति आय की समीक्षा पर चे.पो.ट्र. को प्रदूषण उगाही की सतत न्यायसंगत करना चाहिए।

(राशि लाखों में)

ए.आय	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	कुल
प्रदूषण उगाही से वसूलित आय - कोयला व सूखा थोक	637.55	727.66	680.21	776.84	2,822.26
प्रदूषण उगाही से आय - लोहा अयस्क *	404.50	266.92	377.28	402.01	1,450.71
कुल - ए	1,042.05	994.58	1,057.49	1,178.85	4,272.97
बी. व्यय					
ठेके कार्य का अनुरक्षण	189.06	193.62	128.99	156.44	746.87
(स्वीपिंग व क्लिनिंग प्रभागों सहित)					
स्पेर्स व इक्वूपमेंट की खरीद @	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
विन्ड स्क्रीन करटैन / ग्रीन हाउस नेट बैरीयर / विन्ड बैरीयर @	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
जोड : कुल व्यय की 20% पर पर्यवेक्षण, ओवरहेड्स #	37.81	38.72	25.80	31.29	149.37
जोड : कुल व्यय की 20% पर ओवरहेड्स (जल प्रभागों, पॉवर लागत, कानूनी व्यय, आदि के लिए) #	37.81	38.72	25.80	31.29	149.37
कुल - बी	264.68	271.07	180.59	219.02	1,045.62
निबल अधिशेष (ए - बी)	777.37	723.51	876.90	959.83	3,227.35

* जबकि पोर्ट वर्ष 2006-07 के लिए लोहा अयस्क के संबंध में प्रदूषण उगाही के खाते पर प्राप्ति की विवरण को प्रस्तुत नहीं किया, उसे पोर्ट ने रु.5 प्रति टन की लागू दर के साथ फार्म 2ए के प्रस्तुत जैसा हस्थन किए लोहा अयस्क की मात्रा को लिया गया। वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए आय को पोर्ट द्वारा प्रस्तुत विवरण जैसा माना गया है।

@ स्पेर्स व इक्वूपमेंट की खरीद तथा विन्ड स्क्रीन आदि के लिए पोर्ट द्वारा व्यय माना गया, जिसे मूल्यह्रास और वापसी के लिए पूंजी व्यय को पहले ही सामान्य संशोधन प्रस्ताव में रखा गया, इन व्यय को इस विवरणिका के खाते में नहीं लिया गया।

चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत जैसा व्यय की प्रत्येक 20% पर्यवेक्षण तथा ओवरहेड्स को तदनुसार संशोधित किया गया।

(ix) (ए) वर्ष 2007-08 के लिए रु.24.77 करोड़ की वास्तविक की तुलना में जैसा प्रस्तावित टैरिफ पर तथा वर्तमान टैरिफ पर वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक के लिए रु.19.78 करोड़, रु.21.76 करोड़ तथा रु.23.17 करोड़ पर संपदा क्रियाकलाप से उठे आय को

वर्ष 2007-08 तथा 2008-09 के लिए संपदा किराया क्रियाकलाप के लिए अर्जित वास्तविक आय रु.24.71 करोड़ तथा 18.63 करोड़ क्रमशः था। मद्रास के माननीय उच्च न्यायालय में चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट द्वारा चलेन्ज किया जो विवाचन अवाई के कारण मेसर्स सीसीटीपीएल से वार्षिक भूमि लीस किराया प्राप्त नहीं होने के मुख्य कारण से प्राक्कलित आय में गिरावट आई। आगे, वर्ष 2007-08 के दौरान मेसर्स सीआईटीपीएल से प्राप्त वे छूट्टी प्रभागों तथा भूमि लीस पर अवसूलीय प्रिमियम को लाईसेंस अवधि की प्रारंभ से पहले एक समय के लिए भूगतान किया गया जिसे आगे दो वर्षों में प्रोजेक्टेड नहीं

	चे.पो.ट्र. ने प्राक्कलित किया। वर्ष 2007-08 की तुलना में वर्ष 2008-09 से 2010-11 तक प्राक्कलित संपदा आय में गिरावट के कारण को चे.पो.ट्र. ने उक्त किया।	किया गया।
	(बी) चे.पो.ट्र. को यह पुष्टी करना चाहिए कि क्या सभी वर्षों के लिए प्राक्कलन में सीआईटीपीएल से प्राप्त संपदा आय माना जाएगा।	सभी वर्षों के लिए प्राक्कलन में मेसर्स सीआईटीपीएल से प्राप्त संपदा आय को माना जाएगा।
	(सी) संपदा किराया में अवाई संशोधन के लिए दि.18 दिसंबर 2008 की पत्र सं. टैप/47/2008-चे.पो.ट्र. में प्राधिकर्ता के सामने चे.पो.ट्र. ने एक प्रस्ताव अलग से फाइल किया। संपदा किराया की प्रस्तावित अवाई संशोधन की स्थिति को लागत विवरणिका में प्रस्तुत किया जाएगा।	लागत विवरणिका में प्रस्तावित अलग संशोधन पर संपदा किराया के आधार पर नए भूमि नीति को नहीं माना गया क्योंकि ज्यादातर उपयोगकर्ताओं ने आपत्ति किया की दर ऊँचे हैं।
	(x) चे.पो.ट्र. ने उक्त किया की वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए दर-मान में प्रस्तावित संशोधन के कारण रु.130.70 करोड़, रु.136.10 करोड़ तथा रु.143.80 करोड़ की अतिरिक्त राजस्व पोर्ट को मिलेगी। फिरभी, चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत गठित लागत विवरणिका में दर्शाया जैसा वित्तीय / लागत सूचकों को प्रस्तावित टैरिफ स्तर पर कथित तीन वर्षों के लिए क्रमशः रु.99.18 करोड़, रु.104.10 करोड़ तथा रु.109.27 करोड़ राजस्व बढ़त दर्शाया गया।	वर्ष 2007-08 के दौरान क्रियाकलाप/उप-क्रियाकलाप पर अर्जित आय पर संशोधन की प्रतिशत को अतिरिक्त राजस्व के मूल प्रस्तावित में लागू होगी, जबकि अब प्रोजेक्टेड राजस्व कार्गो की मात्रा के आधार पर है जो हस्थन किया जा सकता है तथा क्रास-सबसिडाइसेशन देय के बाद संशोधन की प्रतिशत को लागू होगा।
5	प्रचालन व्यय(i) सामान्यतः वर्ष 2007-08 के लिए वास्तविक वर्ष 2008-09 के लिए प्राक्कलित कुल प्रचालन लागत 40% से अधिक पाया गया। आगे, वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 के लिए प्राक्कलित प्रचालन लागत पिछले वर्षों से लगभग 12% अधिक था। मार्च 2005 की टैरिफ निर्देशों की खण्ड 2.5.1 के तहत थोक व्यापार मूल्य	वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक के आधार पर प्रचालन व्यय की प्राक्कलन की समीक्षा किया गया। तदनुसार वर्ष 2008-09 पर 5.8% की बढ़त को मानकर वर्ष 2009-10 से 2010-12 तक व्यय को प्रोजेक्टेड किया गया।

<p>सूची की चालू मूवमेंट के संदर्भ के साथ मूल्य उतार-चढ़ाव के लिए व्यय प्रोजेक्शनस को यातायात समायोजन के साथ लाइन में होना चाहिए। जबकि वर्ष 2008-09, पहले ही समाप्त हो चुका है वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक प्रस्तुत किया जाए। वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक के आधार पर आगे की वर्षों के लिए प्राक्कलन की समीक्षा किया जाए।</p>	
<p>(ii) वास्तविक/प्राक्कलित पॉवर लागत तथा ईंधन लागत के लिए कार्य को प्रस्तुत करने के लिए महा पत्तन न्यास को फार्म-3बी आवश्यक है। इस तरह का कोई भी कार्य को प्रस्तुत नहीं किया गया। विचाराधीन के तहत सभी तीन वर्षों के लिए पॉवर लागत तथा ईंधन लागत की प्राक्कलन के लिए कार्य को चे.पो.ट्र. प्रस्तुत करें।</p>	<p>लेखाकरण प्रणाली के तहत विभिन्न उपस्करों के लिए वास्तविक/प्राक्कलित पॉवर लागत तथा ईंधन लागत की आवश्यक विवरण उपलब्ध नहीं है और अतः उसे प्रस्तुत नहीं किया जा सकता है।</p>
<p>(iii) फार्म-3बी में वास्तविक / प्राक्कलित ड्रेजिंग लागत को प्रस्तुत नहीं किया गया।</p>	<p>फार्म-3बी में अब वास्तविक/प्राक्कलित ड्रेजिंग लागत प्रस्तुत किया गया है।</p>
<p>(iv) फार्म-3बी में जैसा अनुबंधित मशीनरी की मरम्मत, भवन की मरम्मत तथा अन्य को वास्तविक / प्राक्कलित मरम्मत व अनुरक्षण लागत की ब्रेक-अप को प्रस्तुत किया जाए।</p>	<p>वर्तमान लेखाकरण प्रणाली के तहत मशीनरी, भवन की मरम्मत को मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत की ब्रेक-अप उपलब्ध नहीं है।</p>
<p>(v) (ए) चे.पो.ट्र. को यह पुष्टी करना चाहिए की क्या विचाराधीन के तहत सभी वर्षों के लिए मूल्यहास की गणना मार्च 2005 की टैरिफ निर्देशों की खण्ड 2.7.1 के तहत है।</p>	<p>कम्पनी अधिनियम के तहत अपनाए जीवन नार्मस के अनुवर्ति सीधी लाइन तरीखे द्वारा परिसंपत्तियों की मूल्यहास की गणना किया गया। (फिरभी, चे.पो.ट्र. ने जून 2010 के उनके संशोधन प्रस्ताव में कथित किया कि कम्पनी अधिनियम के तहत मूल्यहास तथा पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा निर्धारित नार्मस के अनुसार सीधी लाइन तरीखे पर गणना किए मूल्यहास को लेखे की किताब के साथ तुलना करने में कठिनाई होने की समीक्षा में इसे दृढ़ नहीं किया जा सकता।)</p>
<p>(बी) चे.पो.ट्र. को सभी क्रियाकलापों के लिए मूल्यहास की गणना तथा पोर्ट के लिए पूरा विस्तृत कार्य प्रणाली करना चाहिए।</p>	<p>सभी कार्यकलापों के लिए मूल्यहास की गणना की संलग्नक किया गया जो वी.आर.मेहता समिति सिफारिशों के आधार पर है। समिति की सिफारिशों की संबंधित उद्धरण प्रस्तुत है। (चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत सूचना परिसंपत्तिवार/क्रियाकलापवार मूल्यहास संदर्भ के साथ प्रस्तुत है। कोई कार्य प्रस्तुत नहीं किया गया।)</p>

<p>(सी) वर्ष 2006-07 से 2010-11 तक प्रत्येक के लिए फार्म-4ए (पूँजी कार्यरत) तथा फार्म-3बी (व्यय की विवरण) में दर्शाए कुल मूल्यद्वास फार्म-3ए (पूर्ण पोर्ट के लिए समेकित लागत विवरण) में दर्शाए मूल्यद्वास के साथ मेल नहीं होती। इसी तरह, फार्म-4ए में वर्ष 2010-11 के लिए दर्शाए कुल मूल्यद्वास को वर्ष 2010-11 के लिए फार्म-3बी में दर्शाए मूल्यद्वास से मेल नहीं होती। इस अंतर को चे.पो.ट्र. समाधान करें।</p>	<p>फार्म-3बी (व्यय का विवरण) में वर्ष 2010-11 के लिए दर्शाए कुल मूल्यद्वास को फार्म-4ए में दर्शाए मूल्यद्वास के तहत ठीक किया गया। फार्म-3ए (कॉलम III) (पूर्ण पोर्ट के लिए समेकित लागत विवरणिका) में दर्शाए मूल्यद्वास को मुख्य क्रियाकलाप जैसे कार्गो हस्थन, पोर्ट व डॉक, संपदा किराया तथा रेलवे के लिए मूल्यद्वास को दर्शाता है। प्रबंधन व सामान्य ओवरहेड्स क्रियाकलाप से संबंधित मूल्यद्वास को कॉलम IV में सम्मिलित किया गया तथा सभी क्रियाकलाप/उप क्रियाकलाप को प्रभाजन किया गया।</p>
<p>(vi) (ए) विभिन्न क्रियाकलाप/उप क्रियाकलाप को प्रबंधन व सामान्य ओवरहेड्स की आबंटन के आधार पर चे.पो.ट्र. सूचित करें।</p>	<p>विभिन्न क्रियाकलाप तथा उप क्रियाकलाप को प्रबंधन व सामान्य ओवरहेड्स की आबंटन के आधार को वी.आर.मेहता समिति सिफारिशों के अनुसार है। समिति की सिफारिशों की संबंधित उद्धरण सलग्नक है तथा वर्ष 2008-09 के लिए लागत विवरण वी.आर.मेहता समिति सिफारिशों के अनुसार तैयार किया गया और संदर्भ के लिए भी प्रस्तुत है।</p>
<p>(बी) मार्च 2006 में दर-मान की पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, वर्ष 2005-06, 2006-07 तथा 2007-08 के लिए प्रबंधन तथा सामान्य ओवरहेड्स तदनुसार वर्ष की प्राक्कलित प्रचालन लागत की 61%, 59%, तथा 59% था। जबकि उपरोक्त कथित तीन वर्षों के लिए वास्तविक प्रचालन लागत को उसके क्रमशः 68%, 76%, तथा 79% तक क्रमशः वर्षों में गिरा। आगे, वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए प्राक्कलित ओवरहेड्स प्राक्कलित प्रचालन लागत की 62%, 58%, तथा 55% तक कार्य हुआ। प्रबंधन व सामान्य ओवरहेड्स में गहरी बढ़त के कारण को चे.पो.ट्र. प्रस्तुत करे जबकि चे.पो.ट्र. को यह प्राधिकर्ता ने दि.7 मार्च 2006 की आदेश की पैरा 12(xxx) में ओवरहेड्स को कम करने के लिए उपयुक्त कदम उठाने की सलाह दिया।</p>	<p>प्रबंधन व सामान्य ओवरहेड्स में गहरी बढ़त के कारण 1.1.2007 से लागू प्रबंधन विभागों को ट्रस्ट कर्मचारियों को 50% डी.ए. सम्मिलन की कार्यान्वयन की लेखे पर वेतन व भत्ते, के.ओ.सु.ब. को अंशदान से व्यय में बढ़त तथा 6वीं वेतन आयोग की कार्यान्वयन के कारण लेखापरीक्षा शुल्क में प्रावधान, भारतीय पोर्ट प्रबंधन संस्थान, राष्ट्रीय मारीटाइम अकादमी तथा महा पत्तन स्पोर्ट्स काउंसिल बोर्ड की प्राक्कलित व्यय में बढ़त के खाते पर आई पी ए की अंशदान में बढ़त, रोगीयों की संख्या में बढ़त के कारण चिकित्सा व्यय में बढ़त, आक्शन/निविदा नोटिस के लिए विज्ञापन व्यय में बढ़त, आदि बढ़त के कारण है।</p>
<p>(vii) मुख्य क्रियाकलाप और उप</p>	<p>मुख्य क्रियाकलाप/उप क्रियाकलाप को वित्त व विविध व्यय की प्रभाजन,</p>

	क्रियाकलाप की वित्त व विविध व्यय तथा वित्त व विविध व्यय की प्रभाजन के आधार को चे.पो.ट्र. प्रस्तुत करें।	क्रियाकलाप/उप क्रियाकलाप को आबंटित सीधी आय से समानुपात में है। क्रियाकलाप/उप क्रियाकलाप को वित्त व विविध आय की प्रभाजन को उस क्रियाकलाप/उप क्रियाकलाप की मूल्यहास सहित सीधी व्यय से समानुपात में है।
	(viii) (ए) वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए बुक किए पूर्व अवधि प्रभारों तथा वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए पूर्व अवधि आय की प्रकार को लाया जाए।	वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए पूर्व अवधि आय व विविध के प्रकार को दर्शाने वाली विवरणिका को प्रस्तुत किया गया। (पूर्व अवधि आय के प्रकार को इस टिप्पणी के पहले भाग में सूचित किया गया है। पूर्व अवधि व्यय में सामान्यतः वेतन व भत्ते, समयोपरी, यात्रा भत्ते दावा, दक्षिण रेलवे को भुगतान प्रभार हाउलेज, वाहन किराया प्रभार, आदि शामिल है। यह रु.147.16 लाख को वर्ष 2006-07 के लिए आयकर की भुगतान के लिए प्रावधान भी शामिल है।)
	(बी) वर्ष 2007-08 के लिए रु.102 करोड़ की वास्तविक के विरुद्ध पूर्व अवधि आय के लिए वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए प्रत्येक रु.5 करोड़ प्राक्कलन के कारण को स्पष्ट करें।	वि.व. 2007-08 के लिए रु.102 करोड़ की पूर्व अवधि आय को 2008-09 से 2011-12 के दौरान प्राप्त नहीं किया गया। अतः रु.5.00 करोड़ की प्राक्कलन को भविष्य वर्षों 2008-09 से 2011-12 के लिए प्रावधान बनाया गया।
	(ix) विचाराधीन के तहत सभी वर्षों के लिए मूल्य के साथ वित्त व विविध व्यय में “अन्य” के तहत माना गया मदों को सूचित करें।	वित्त व विविध व्यय में “अन्य” के तहत माना गया मदों की सूची को प्रस्तुत किया गया। (वित्त व विविध व्यय में “अन्य” के तहत माना गया मदों की सूची को इस संबंध में चे.पो.ट्र. द्वारा अलग संलग्नक में प्रस्तुत किया गया। “अन्य” के बारे में यहाँ कोई सूचित नहीं है।)
	(x) (ए) वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए वास्तविक से यह सामने आता है कि, वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए पेंशन निधि तथा उपदान निधि के लिए प्राक्कलित व्यय पेंशन निधि तथा उपदान निधि में अंशदान है। इस संबंध में, चे.पो.ट्र. को यह स्पष्ट करना है कि क्या पेंशन निधि तथा उपदान निधि को अंशदान से पेंशन भुगतान के लिए वर्तमान पेंशनरों की चालू देयता की मेल के लिए पेंशन/उपदान निधि वार्षिक अंशदान है तथा वास्तविक मूल्यांकन के आधार पर वर्तमान कर्मचारियों पेंशन तथा उपदान के लिए भविष्य में देयता है।	ट्रस्ट ने माना की मंत्रालय द्वारा अनुमोदित व फ्रेम किया संबंधित विनियम में दिए जैसा निधि में अंशदान बनाया गया तथा जीवन बीमा कारपोरेशन के तहत वास्तविक मूल्यांकन के आधार पर भविष्य देयता को मेल किया जाए तथा न्यासीयों को नियम के साथ पेंशन की भुगतान के लिए उसे उपयोग करें।
	(बी) वर्ष 2006-07 के लिए वार्षिक लेखे में प्रतिबिंबित रु.905 लाख की वास्तविक के विरुद्ध जैसा लागत विवरण में रु.500 लाख को वर्ष	वर्ष 2006-07 के लिए उपदान निधि से अंशदान रु.905 लाख की वास्तविक के विरुद्ध लागत विवरण में रु.500 लाख लागत दर्शाया है तथा उसे ही संशोधित लागत विवरण में ठीक किया गया।

	2006-07 के लिए उपदान निधि में अंशदान दर्शाया गया है।	
III	लागत विवरणिका (सामान्य कार्गो, भण्डार सहित)	
1.	इस उप-क्रियाकलाप के लिए लागत विवरणिका में क्लियरिंग व फार्वडिंग प्रचालनों तथा ऑन-बोर्ड स्टीवडोरिंग के लिए लागत स्थिति सहित है। चे.पो.ट्र. को ऑन-बोर्ड स्टीवडोरिंग तथा क्लियरिंग व फार्वडिंग प्रचालनों के लिए अलग लागत विवरण प्रस्तुत करें।	लेखाकरण निति के तहत ऑन-बोर्ड स्टीवडोरिंग तथा क्लियरिंग व फार्वडिंग प्रचालनों पर व्यय को अलग खाते में नहीं रखा गया तथा अतः उक्त क्रियाकलाप के लिए अलग लागत विवरण को प्रस्तुत नहीं किया जा सकता।
2.	चे.पो.ट्र. ने वर्ष 2007-08 में 33.65 मिलियन टन की तुलना में वर्ष 2008-09 में पीओएल तथा लोहा अयस्क को छोड़कर अन्य कार्गो में 39.50 मि.टन हस्थन करने के लिए प्राक्कलित किया। यह वर्ष 2007-08 की तुलना में वर्ष 2008-09 के दौरान यातायात में लगभग 17% की बढ़त का कार्य रहा। फिरभी, वर्ष 2008-09 में ईंधन की प्राक्कलित लागत में बढ़त, मरम्मत व अनुरक्षण तथा अन्य में क्रमशः 100%, 60% तथा 50% का कार्य रहा। चे.पो.ट्र. प्रोजेक्टेड यातायात को ध्यान में रखकर प्राक्कलन में माना गया बढ़त को तर्कसंगति करें।	टैरिफ के निर्देशानुसार तथा वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक को क्रियाकलाप भण्डार सहित सामान्य कार्गो के संबंध में वर्ष 2009-10 से 2011-12 के लिए प्राक्कलित प्रचालन व्यय को समीक्षा किया गया। इस क्रियाकलाप के लिए प्रचालन व्यय को व्यय शीर्ष के तहत 2008-09 वास्तविक पर 5.8% की बढ़त को मानकर विचार किया गया। अतः प्रचालन व्यय प्रोजेक्शन को टैप द्वारा सूचित यातायात प्रोजेक्शन से नहीं जोड़ा गया।
3.	वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 प्रत्येक के लिए कुल प्राक्कलित प्रचालन व्यय को तदनुसार पिछले वर्षों में लगभग 19%, तथा 18% ज्यादा है। वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 के लिए प्राक्कलित प्रचालन व्यय को वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक के साथ समीक्षा किया जाए।	
IV	लागत विवरण (लोहा अयस्क)	
1.	वर्ष 2008-09 के दौरान 12.08 मि.टनस की लोहा अयस्क को चे.पो.ट्र. ने हस्थन के लिए	2008-09 के दौरान हस्थन किए लोहा अयस्क की वास्तविक टनेज लोहा अयस्क की 11.50 एम टी है, जिसे टैप पत्र में 12.08 एम टी जैसा गलत उल्लेखित किया गया। उक्त क्रियाकलाप के लिए लागत पत्र को 2008-09

	<p>प्राक्कलित किया। यह वर्ष 2007-08 के लिए वास्तविक लोहा अयस्क यातायात से लगभग 6.60% ज्यादा था। वर्ष 2008-09 में प्राक्कलित लोहा अयस्क यातायात में कुछ भी बढ़त नहीं होने पर भी, वर्ष 2007-08 के लिए तदनुसार व्यय मदों की वास्तविकता की तुलना में वेतन व भत्ते, मरम्मत व अनुरक्षण तथा अन्य में क्रमशः 37%, 86% तथा 41% द्वारा अधिक प्राक्कलित किया गया। चे.पो.ट्र. वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक को प्रस्तुत तथा प्राक्कलन की समीक्षा करें। अगर आवश्यक हो तो, तदनुसार वर्षों के लिए प्राक्कलित में संशोधन करें।</p>	<p>के वास्तविक के साथ अपडेट किया गया तथा आगे की वर्षों के लिए प्राक्कलन को तदनुसार संशोधित किया गया।</p>
2.	<p>इस उप क्रियाकलाप के लिए प्रभाजन किए प्रबंधन व सामान्य ओवरहेड्स को वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए प्रत्येक मुख्य क्रियाकलाप की प्राक्कलित प्रबंधन व सामान्य ओवरहेड्स 44% हुआ, जिसे तर्कसंगत किया जाए।</p>	<p>लोहा अयस्क क्रियाकलाप के संबंध में वास्तविक प्रचालन व्यय को हर वर्ष बढ़त दर्शाया गया, भविष्य वर्षों के लिए भी प्राक्कलन को तदनुसार प्रोजेक्टेड किया गया। प्राक्कलित बढ़त प्रोजेक्शन के आधार पर इस क्रियाकलाप से संबंधित प्रबंधन व सामान्य ओवरहेड्स की प्रभाजन को किया गया। व्यय शीर्ष के तहत 2008-09 के वास्तविक पर 5.8% की बढ़त को मानकर इस क्रियाकलाप के लिए प्रचालन व्यय को माना गया। अतः टैंप द्वारा सूचित जैसा प्रचालन व्यय प्रोजेक्शन को यातायात प्रोजेक्शन को यातायात प्रोजेक्शन में नहीं जोड़ा गया।</p>
3.	<p>इस उप-क्रियाकलाप की वास्तविक प्रभाजन किए प्रबंधन व सामान्य ओवरहेड्स को वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए इस उप क्रियाकलाप की कुल प्रचालन लागत की प्रतिशत 103%, 117% तथा 127% रहा। वर्ष 2008-09 से 2010-11 के लिए प्राक्कलित में, उक्त तीन वर्षों के लिए प्रत्येक में 93% तक देखा गया। चे.पो.ट्र. को ओवरहेड्स की तथ्य की ऊँची स्तर के लिए कारण को स्पष्ट करें।</p>	
V	लागत विवरणिका (पी ओ एल)	
1.	<p>चे.पो.ट्र. ने वर्ष 2007-08 के लिए 12.72 मिलियन टनय की वास्तविक की तुलना में वर्ष 2008-09 के लिए 13 मिलियन टनस की ऊँची स्तर पर पीओएल यातायात</p>	<p>तदनुसार वर्ष के लिए संशोधित यातायात प्रोजेक्शन के समीक्षा के आधार पर वर्ष 2009-10 से 2011-12 में प्रचालन आय प्राक्कलित किया गया। टैरिफ निर्देशानुसार के तहत तथा 2008-09 की वास्तविकता पर समीक्षा किए भविष्य वर्षों के लिए प्रचालन व्यय के लिए प्रोजेक्शन किया गया।</p>

	को प्राक्कलित किया। इसी तरह, वर्ष 2007-08 के लिए वास्तविक प्रचालन आय की तुलना में वर्ष 2008-09 के लिए प्राक्कलित प्रचालन आय में गिरावट के लिए कारण को स्पष्ट किया जाए।	
2.	वर्ष 2007-08 के लिए वास्तविक यातायात की तुलना में वर्ष 2008-09 के लिए प्राक्कलित किए यातायात में पर्याप्त बढ़त नहीं होने पर भी, वर्ष 2007-08 के लिए वास्तविक की तुलना में क्रमशः 38%, 17%, 28%, 14%, तथा 69% द्वारा प्राक्कलित वेतन व भत्ते, पॉवर, ईंधन, मरम्मत व अनुरक्षण तथा अन्य के लिए कारण को संबंधित व्यय मदों को स्पष्ट किया जाए।	इस क्रियाकलाप के लिए प्रचालन व्यय को व्यय शीर्ष के तहत 2008-09 की वास्तविक पर 5.8% की बढ़त को माना गया। अतः प्रचालन व्यय प्रोजेक्शन को टैप द्वारा सूचित जैसा यातायात प्रोजेक्शन को नहीं जोड़ा गया।
VI	<u>लागत विवरणिका (बर्थिंग व मूरिंग)</u> बर्थिंग क्रियाकलाप में वर्ष 2007-08 के लिए वास्तविक की तुलना में क्रमशः लगभग 25% तथा लगभग 69% द्वारा वर्ष 2008-09 के लिए मरम्मत व अनुरक्षण लागत तथा ईंधन लागत की प्राक्कलन में गहरी गिरावट के कारण को चे.पो.ट्र. स्पष्ट करें।	2008-09 वास्तविक के आधार पर बर्थिंग मूरिंग क्रियाकलाप के लिए लागत विवरणिका की समीक्षा की गई तथा फार्म 5 बी (iii) में प्रस्तुत किया गया।
VII	<u>लागत विवरणिका (रेलवे क्रियाकलाप)</u>	
1.	वर्ष 2007-08 के लिए वास्तविक की तुलना में वर्ष 2008-09 के लिए प्रचालन आय की प्राक्कलन में गिरावट के कारणों को चे.पो.ट्र. स्पष्ट करें।	संशोधित यातायात प्रोजेक्शन के आधार पर रेलवे क्रियाकलाप के लिए लागत विवरणिका की समीक्षा किया गया तथा फार्म 5 सी (i) के तहत 2008-09 वास्तविक को प्रस्तुत किया गया।
2.	वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक को चे.पो.ट्र. प्रस्तुत करें तथा आवश्यकता होने पर आगे की वर्षों के लिए प्राक्कलन की समीक्षा करें।	
VIII	<u>कार्यरत पूँजी:</u>	
1.	लागत विवरणिका में दर्शाया गया की वर्ष 2008-09 से 2010-11 के	परिसंपत्तियों की सूची ग्रास ब्लॉक में जोड़ा गया तथा परिसंपत्ति की वर्षवार प्रवर्तन को प्रस्तुत किया गया।

	दौरान प्लांट व मशीनरी तथा भवन, रोड़ तथा अन्य संरचना पर निवेश किए प्रत्येक पर रु.16.39 करोड़ प्रस्तावित है। यह स्पष्ट नहीं है की रु.16.39 करोड़ की उसी राशि को सभी तीन वर्षों के लिए सभी वर्गों के तहत प्राक्कलित किया गया। परिसंपत्तियों की सूची को थोक ब्लॉक में जोड़ा जाए तथा परिसंपत्तियों की प्रारंभ को वर्षवार प्रस्तुत किया जाए।	(इस संबंध में चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत एक अलग विवरणिका को वर्ष 2008-09 के दौरान पूँजीकृत किए मदों की विवरण देता है।)
2.	उपरोक्त पैरा 1 पर संदर्भित निवेश पर निर्णय लेने के लिए परियोजना / साध्यता रिपोर्टों के विवरण पर सिफारिशों की सारांश के साथ उन रिपोर्टों को अवलोकन के लिए प्रस्तुत करें।	
3.	वर्ष 2008-09 के दौरान जोड़ा गया परिसंपत्तियों के लिए दस्तावेजी प्रुफ को चे.पो.ट्र. प्रस्तुत करें। वर्ष 2009-10 से 2010-11 में विचार किए परियोजनाओं की निष्पादन की वर्तमान स्थिति को भी प्रस्तुत करें।	वर्ष 2008-09 के दौरान जोड़ा गया परिसंपत्तियों के लिए दस्तावेजी प्रुफ तथा 2009-10 से 2010-11 में विचार किए परियोजनाओं की निष्पादन की वर्तमान स्थिति को प्रस्तुत किया गया।
4.	कार्यरत पूँजी की विभाजन के आधार पर अर्थात् विभिन्न क्रियाकलाप तथा उप क्रियाकलाप में से कार्यरत पूँजी तथा कुल निर्धारित परिसंपत्ति को सूचित किया जाए।	विभिन्न क्रियाकलाप तथा उप क्रियाकलाप में से कार्यरत पूँजी की विभाजन के आधार पर दर्शाया कार्य को प्रस्तुत किया गया। (इस संबंध में चे.पो.ट्र. द्वारा प्रस्तुत सूचना वर्ष 2008-09 से संबंधित परिसंपत्तियों की क्रियाकलापवार मूल्य में से सूचित किया गया है। यह विभिन्न क्रियाकलाप/उप क्रियाकलाप से कार्यरत पूँजी की विभाजन के आधार को नहीं देता।)
5.	चे.पो.ट्र. को यह सलाह दिया गया की अगर कार्यरत पूँजी निगेटिव अंक दर्शाता है, तो इसे शुन्य माना जाएगा।	कार्यरत पूँजी को निगेटिव अंक दर्शाने पर इसे शुन्य माना गया तथा फार्म 4 ए - पोर्ट के लिए कार्यरत पूँजी में नेट निर्धारित परिसंपत्ति में कोई समायोजन नहीं किया गया।
6.	ग्रास ब्लॉक में जोड़ने के विवरण को प्रस्तुत करने के लिए महा पत्तन न्यास को फार्म-4बी की टैरिफ भरने की फार्म की आवश्यकता पड़ती है। चे.पो.ट्र. द्वारा ऐसा कोई भी विवरण प्रस्तुत नहीं किया गया।	वर्ष 2008-09 के लिए ग्रास ब्लॉक में संकलन के विवरणों को सलगनक मूल्यहास किताब में उपलब्ध है। 2009-10 से 2010-11 में विचार किए परियोजनाओं की निष्पादन XI प्लान के तहत है तथा इसका विवरण प्रस्तुत है।
7.	यह नोट किया जाए की केवल प्रारंभ किए तथा पूर्ण परिसंपत्ति को	समाप्त और प्रारंभ परिसंपत्तियों ही कार्यरत पूँजी में गिना जाएगा।

	ही कार्यरत पूँजी के लिए गिना जाएगा तथा प्रगति पर कार्य को छोड़कर। इस संबंध में एक पुष्टिकरण प्रस्तुत करें।	
8.	बीओटी प्रचालकों को दिए परिसंपत्तियों तथा उनके नियंत्रण में रहे को लागत विवरणिका में शामिल नहीं किया गया। चे.पो.ट्र. इस स्थिति की पुष्टि करें।	बीओटी प्रचालकों को दिए परिसंपत्तियों को लागत विवरणिका में शामिल नहीं किया गया।
IX	दर-मान	
1.	मार्च 2005 की टैरिफ निर्देशों की खण्ड 6.10 में पाइलेटेज शुल्क के लिए तीन स्लेब संरचना की निर्धारण अनुबंधित करती है। आगे, पाइलेटेज शुल्क की यूनिट दर को जी आर टी स्लेब की बढ़त के लिए कम किया जाना है ताकि यह बड़ी जहाजों को आकर्षित करने के लिए रहे। मार्च 2006 में चे.पो.ट्र. की दर-मान की पिछले संशोधन में, लोहा अयस्क जहाजों तथा गैर-लोहा अयस्क जहाजों के लिए वर्तमान छे जी आर टी स्लेब में (तब) के साथ प्राधिकर्ता जब एक बार कदम को बढ़ाने के लिए चे.पो.ट्र. को सलाह दिया की अगले समीक्षा के समय इस टैरिफ मद की उपयुक्त कदम उठाए। इस संबंध में दि.7 मार्च 2006 आदेश की पैराग्राफ सं.12(xxii) को संदर्भित करें। फिरभी, चे.पो.ट्र. ने मार्च 2005 की टैरिफ निर्देशों की आवश्यकता के तहत पाइलेटेज शुल्क को प्रस्तावित नहीं किया। संशोधित टैरिफ निर्देशों की अनुबंधित के तहत इस टैरिफ मद को चे.पो.ट्र. स्पष्ट करें।	पिछले दर-मान की संशोधन के दौरान उपयोगकर्ता के मतैक्य के आधार पर पाइलेटेज के लिए वर्तमान छे स्लेब दर किया गया जबकि एक अलग दर को उपयोगकर्ता द्वारा विरोध किया गया।
2.	आक्शन ब्रिकी द्वारा माल की वापसी के लिए पार्टियों द्वारा जमा लोडजिंग के लिए, शर्तों के साथ, चे.पो.ट्र. ने एक खण्ड को प्रस्तावित किया। पोर्ट ने यह उक्त किया की इसी तरह का एक खण्ड वर्ष 1992 में	ट्रेड जब कार्गो को क्लियर करने के लिए तैयार होता है, जिसे आक्शन सूची में पहले ही शामिल किया गया। दर-मान में संबंधित प्रावधान नहीं होने से, क्लियरेंस की प्रस्तावित तारीख तक क्षतिपूर्ति प्रभारों की जमा के लिए ट्रेड सामने नहीं आते। मगर ये आक्शन सूची से कार्गो को पोर्ट से निकालने के लिए जोर देते हैं या आक्शन से कार्गो को रखने कहते हैं क्योंकि दर-मान में जमा करने के प्रावधान उपलब्ध नहीं है। अतः यह खण्ड दर-मान में

	<p>एसओआर में मौजूद है। यह स्थिति जिसके तहत यह खण्ड मौजूद था, उसकी रद्द करने की स्थिति को विस्तार करें। इस संबंध में वर्तमान व्यवस्था का भी सूचना दें। जबकि आक्शन ब्रिकी वर्तमान एसओएस के तहत एक क्रियाकलाप जैसा कवर नहीं हुआ, इस संबंध में चे.पो.ट्र. इस प्रस्ताव की समीक्षा करें।</p>	<p>समाविष्ट करने की आवश्यकता है।</p>
3.	<p>किसी भी प्रत्येक मद के लिए ग्रास माप की गणना के लिए या मात्रा द्वारा माप या क्षमता को, वर्तमान फ्राक्शन व्यवस्था में 0.5 को 0.5 यूनिट तथा 0.5 और उससे अधिक की फ्राक्शन को एक यूनिट जैसा लिया गया। इस वर्तमान व्यवस्था में आए कठिनाईयों को स्पष्ट करें।</p>	<p>राउंडिंग ऑफ से वर्तमान व्यवस्था में कोई कठिनाईयों नहीं है और अतः यह वर्तमान प्रणाली जारी रहे।</p>
4.	<p>1 टनस, 5 टनस, 10 टनस तथा 15 टनस तक की पैकेज भार के लिए रु.46.32, रु.79.92, रु.142.80 तथा रु. 210.00 (सभी विदेशों के लिए) के वर्तमान दर के विरुद्ध है।</p> <p>पोर्ट ने फोर्क लिफ्ट ट्रक तथा मोबाइल क्रेनों के लिए भाड़ा प्रभार के रूप में प्रति हाइस्ट को रु.162 का सिंगल रेट का प्रस्तावित किया है। यह उल्लेख किया जाता है कि टेरिफ स्ट्रक्चर को कम करने के लिए यह प्रस्ताव किया गया है तथा क्रेनों के प्रयोग और आपूर्ति के संबंध में विभिन्न व्यक्तियों द्वारा दिए गए विभिन्न विचारों को दूर करने के लिए किया गया है और उपयोगकर्ताओं द्वारा विभिन्न अनुमति माँगने की आवश्यकता को दूर करने के लिए किया गया है। उपयोगकर्ताओं द्वारा माँगनेवाली विभिन्न अनुमति तथा मौजूदा स्लेब रेट को प्रयोग करने में आनेवाली कठिनाईयों को अब दूर किया जा</p>	<p>टैरिफ संरचना को सरल बनाने के लिए तथा प्रशासनिक कारणों के लिए भी प्रस्तावित सिंगल दर, टैंप के निर्देशानुसार के आधार पर है। उदाहरण के लिए, विभिन्न क्षमता के क्रेनों की उपयोग के लिए प्रत्येक वर्ग के तहत क्रेनों की उपयोग के लिए संबंधित अधिकारियों द्वारा अनुमोदन प्राप्त करना चाहिए।</p> <p>प्रस्तावित खंड/दर, उपरोक्त मामले की आवश्यकता को स्पष्ट रूप से उल्लेख करता है।</p> <p>(मौजूदा दरमान तथा पुनरीक्षित दर जैसे रु.60.25, रु.10.90, रु.185.65 तथा रु.23.00 क्रमशः के अनुसार, दि.24 जून 2010 को पुनरीक्षित प्रस्ताव सहित प्रस्तुत किए गए दरमान के मसौदे में चे.पो.ट्र ने स्लेब को बनाया रखा है)</p>

	सकता है	
5.	<p>दि.7 मार्च 2006 के इस प्राधिकरण के आदेश के पैरा 12 (xxiv) (एफ) में चे.पो.ट्र को सूचित किया गया था कि वर्ष 2005 से अधिकतम पाँच साल की अवधि के लिए अडवोलेरम वार्फेज दर पर कदम उठाने की आवश्यकता पड़ती है। चे.पो.ट्र द्वारा प्रस्तुत किए गए दरमान के मसौदे में वार्फेज अनुसूची अब तक अडवेलोरम दर/गणता पर आधारित / टनेज के रूप में ही दर्शाता है। पुनरीक्षित टेरिफ मार्गदर्शन में उल्लिखित निर्धारित माँग का अनुपालन क्यों नहीं किया जा सकता? चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट इसको स्पष्ट करें।</p>	<p>इस वार्फेज प्रभार का कार्यान्वयन तीन विभिन्न यूनिट को एक सिंगल यूनिट में परिवर्तित करते हुए तथा विभिन्न लागत पर विचार करते हुए वार्फेज अनुसूची के अनुसार किया जाता है। वार्फेज अनुसूची को एक यूनिट पर बदलने के लिए कोई आपत्ति नहीं है। जिसके कारण समझने में आसानी और उपयोगकर्ता के साथ मित्रतापूर्ण व्यवहार होगा।</p>
6.	<p>चे.पो.ट्र ने विभिन्न कार्गो के लिए विभिन्न वार्फेज दर का प्रस्तावित किया है। इस संबंध में, इस प्राधिकरण ने चे.पो.ट्र को परामर्श किया कि दि.7 मार्च 2006 के आदेश सं 12 (xxiv)(जी) के पैराग्राफ के अनुसार वार्फेज अनुसूची को युक्तिकरण पर कार्यवाई शुरू कर दी जाए। चे.पो.ट्र को वार्फेज अनुसूची के युक्तिकरण के लिए उठानेवाले कदमों के बारे में सूचित किया जाना है।</p>	<p>जैसाकि वार्फेज का कार्यान्वयन स्वागतीय है फिरभी इन तीनों वर्गों को जैसे भार आधारित, गणता आधारित तथा मूल्य आधारित को एक ही दर में परिवर्तित करने में कठिनाई हो जाती है।</p>
7.	<p>पोर्ट प्रचालन के लिए यूसर्स की अनुरोध पर प्राइवेट क्रेनों की अनुमति देने में चे.पो.ट्र ने प्रस्तावित भाड़े प्रभार के 10% प्रभार पर प्रस्तावित किया है। प्रस्तावित प्रभार को दि.7 मार्च 2006 के आदेश के पैरा नं 12 (xxviii)(डी) के संदर्भ में इस प्राधिकरण द्वारा दिए गए परामर्श के अनुसार पोर्ट उपस्कर के लिए प्रस्तावित भाड़े प्रभार से, प्रस्तावित प्रभार का डीलिक किया जाए।</p>	<p>जैसाकि क्रेनों के निर्धारित वर्ग/क्षमता पर 10% की उगाही की जाती है तो पोर्ट प्रचालन के लिए यूसर्स की अनुरोध पर प्राइवेट क्रेनों के प्रयोग के लिए भाड़े प्रभार के 10% की उगाही को डीलिक नहीं किया जा सकता। अब मौजूदा खंड को ही बनाया रखा जाता है।</p>
8.	<p>चे.पो.ट्र ने लाइसेंस को रद्द करने का</p>	<p>जमीन नीति के अनुसार, सीमाशुल्क क्षेत्र के तहत आनेवाले स्थानों के लिए</p>

	प्रस्ताव किया है और अगर लाइसेंस जगह को उप भाड़े पर लिया गया है तो, दंड के रूप में सामान्य लाइसेंस शुल्क पर 10 बार की उगाही देने का भी प्रस्ताव किया गया है। इस संदर्भ में चे.पो.ट्र को इसका जाँच करना है कि दि.8 मार्च 2004 के पत्र से पी टी-17011/55/87-पी टी के तहत सूचित किए गए भारत सरकार के जमीन नीति के अनुसार क्या लाइसेंस जगह को उप भाड़े पर लेने की अनुमति दी गई है या नहीं ?	11 महीने की अधिकतम अवधि तक मासिक लाइसेंस के आधार पर आबंटित किया जाता है। उप भाड़े की अनुमति नहीं दी जाती।
X	विविध	
1.	पुनरीक्षित टेरिफ मार्गदर्शन के लिए (अन्य प्राधिकृत सेवा करनेवालों द्वारा प्रभार के विनियम) के खंड 7 के संदर्भ में चे.पो.ट्र द्वारा ली गई कार्रवाई को स्पष्ट किया जाए। इस संबंध में दि.29 सितंबर 2006 को श्री ए.एल.बोंगिरवॉर, अध्यक्ष द्वारा चे.पो.ट्र के अध्यक्ष को लिखा गया अ.स.पत्र सं टैप/3/2006-विविध पर चे.पो.ट्र का ध्यान आकर्षित किया जाता है। आगे हमारे पत्र सं टैप/52/2002 विविध दि.15 अक्टूबर 2007, 15 जुलाई 2008, 21 जुलाई 2008, 31 जुलाई 2008, 25 अगस्त 2008, 26 नवंबर 2008 तथा 12 मार्च 2009 द्वारा, चे.पो.ट्र में प्रचालन हेतु प्राइवेट पार्टियों द्वारा नियुक्त उपस्कर के लिए, टेरिफ को अनुमोदित करने हेतु, प्राप्त अनुरोध को चे.पो.ट्र को अग्रेषित किया गया था। हमें अब तक या तो टैप के अध्यक्ष के अ.स. पत्र का या हमारे पत्रों पर कोई उत्तर नहीं आया। चे.पो.ट्र को इस संदर्भ के मामले पर ली गई कार्रवाई का पुनः हमें सूचित किया जाना है।	यह उल्लेख किया जाता है कि पोर्ट के अंदर दी जा रही सेवाओं के लिए प्राइवेट क्रेन प्रचालकों को नियत किए जा रहे टेरिफ, उसी तरह के क्रेनों के लिए ट्रस्ट द्वारा दिए जा रहे दर के समान होगा। अगर ट्रस्ट के मौजूदा टेरिफ दर कम हो तो उपयोगकर्ताओं को प्राइवेट क्रेनों को प्रयुक्त करने में इच्छा होगी। जिसके कारण पोर्ट की परिसंपत्तियों का प्रयोग कम होगा।
2.	इस कार्यालय पत्र दि.13 फरवरी, 17	चे.पो.ट्र ने उपयोगकर्ताओं के विचार पर अपना फीडबैक प्रस्तुत नहीं किया।

<p>फरवरी, 4 मार्च, 12 मार्च तथा 24 मार्च 2009 के संदर्भ में दर पुनरीक्षण प्रस्ताव पर कुछ उपयोगकर्ता संगठनों द्वारा प्राप्त की गई टिप्पणी को चे.पो.ट्र को अग्रेषित किया। पोर्ट की टिप्पणी अब तक अपेक्षित है।</p>	
---	--

6.2 चे.पो.ट्र ने हमारे प्रश्नों के उत्तर प्रस्तुत करते समय, प्रस्ताव तथा लागत विवरणिका पर संशोधित किया है तथा पुनरीक्षित प्रस्ताव तथा नवीकृत लागत विवरणिका में चे.पो.ट्र द्वारा किए गए मुख्य मद्दे निम्नलिखित हैं।

- (i) वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविकता को विचार पर लेते हुए लागत विवरणिका को संशोधित किया गया है। वर्ष 2011-12 के लिए यातायात परियोजनाएँ तथा लागत विवरणिका तैयार किया गया है और इसके साथ वर्ष 2008-09 के लिए पहले ही जारी किया गया था। यातायात परियोजना पाँच साल प्लान के अनुसार होता है।
- (ii) वर्ष 2008-09 के बाद उसके अगले तीन सालों के लिए 5.8% की वृद्धि के साथ व्यय को परियोजित किया गया है।
- (iii) जबकि दि. 8 अक्टूबर 2009 के बाद परियोजना के प्रचालन फेस शुरू होने से जब राजस्व का हिस्सा देय बना आय के प्राक्कलन के लिए, सिर्फ द्वितीय कंटेनर टर्मिनल को पट्टे किराए को ही लेखे में लिया गया।
- (iv) कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यह्रास के कम्प्यूटेशन किया जाता है।
- (v) विभिन्न कार्यकलापों तथा उप कार्यकलापों के बीच (एम जी ओ) प्रबंधन तथा सामान्य ओवरहेड की नियुक्ति वी.आर.मेता समिति सिफारिशों के अनुसार किया जाता है। एम जी ओ व्यय में हुई, तीव्र वृद्धि, 50% म.भ के मेजर के कारण वेतन में हुई वृद्धि तथा सी आई एस एफ को दिए गए अंशदान के लिए व्यय में हुई वृद्धि, और आई पी ए तथा अन्य को दिए गए अंशदान में हुई वृद्धि आदि के कारण हुई हैं।
- (vi) वर्ष 2008-09 के दौरान पूरा किए गए पूँजी परिसंपत्तियों का विवरण दिया जाता है और वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक प्रस्तावित योजनाएँ दिया जाता है। पूरा किए गए तथा कमीशन की गई परिसंपत्तियों को मात्र ही पूँजी में शामिल करने के लिए लिया जाता है।
- (vii) कर देयताएँ के अलावा लागत विवरणिका प्रस्तुत किया जाता है।
- (viii) तीन सालों के लिए पुनरीक्षित लागत विवरणिका के अनुसार कर तथा आर ओ सी ई से पहले वास्तविक अधिशेष निम्नलिखित है।

वर्ष	अधिशेष (रु.करोडों में)
2005-06	22.00
2006-07	90.31
2007-08	241.95
कुल	354.26

वर्ष 2008-09 के लिए अधिशेष रु.46.40 करोड होता है । वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 के लिए प्राक्कलित अतिरिक्त अधिशेष क्रमशः रु.227.67 करोड तथा 150.78 करोड है ।

(ix) अलग से एकाँट कोड के आबंटित करके सी सी टी पी एल से प्राप्त राजस्व हिस्से/रायल्टी को अलग से लेखाकृत किया गया है । प्राप्त की गई राशि को पोर्ट प्रचालन आय के रूप में माना गया है तथा पोर्ट के एकाँटिंग नीति के अनुसार अलग से एकत्रो एकाँट नहीं किया जाता ।

(x) मार्गदर्शनों के अनुसार,उपयोग की क्षमता आर ओ सी ई से संपर्क किया जाता है पूरे आर ओ सी ई के लिए सक्षम बनाने हेतु परिसंपत्तियों के उपयोग की क्षमता कम से कम 60% होना चाहिए । पोर्ट द्वारा दी गई विवरणिका के अनुसार वर्ष 2005-06 से 2007-08 के लिए उपयोग की क्षमता 90% से ज्यादा होता है ।

6.3 उपरोक्त परिवर्तन सहित पोर्ट द्वारा प्रस्तुत किए गए पुनरीक्षित लागत विवरणिका के आधार पर उत्पन्न होनेवाले निबल अधिशेष/कमी निम्नलिखित टेबल में दिया गया है ।

प्रस्तावित टेरिफ पुनरीक्षण तथा अधिशेष/कमी का विवरणिका (21 अगस्त 2009)

क्र सं	कार्यकलाप/ उपकार्यकलाप	अधिशेष/कमी						कुल अधिशेष/कमी	औसत अधिशेष/कमी आय % के रूप में
		2009-10		2010-11		2011-12			
		रु.लाखोंमें	आय% रूप में	रु.लाखोंमें	आय% रूप में	रु.लाखोंमें	आय% रूप में		
1	पूरे पोर्ट	24797.73	29.49	21376.82	23.80	14375.30	15.38	60549.85	22.89
11	कार्गो संहलाई	20252.40	37.64	19371.47	34.41	17792.92	30.38	57416.79	34.14333
	ए.सामान्य कार्गो	6503.56	31.16	6258.96	28.85	6759.77	28.97	19522.29	29.66
	बी.क्रनेज	0.00	0.00	-109.08	-6.54	-309.95	-19.62	-419.03	-8.72
	सी.एफ.सी.तंगम	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0
	डी.लोहा धातु	0.00	0.00	-944.52	-7.54	-2865.75	-24.30	-3810.27	-10.6133
	ई.पी.ओ.एल	0.00	0.00	-131.68	-4.48	-612.54	-18.66	-744.22	-7.71333
	एफ.वेयरहाउस	3096.18	72.85	3122.00	71.61	3137.39	70.19	9355.57	71.55
	जी.कंटेनर संहलाई	10652.67	94.37	11175.79	94.29	11683.99	93.93	33512.45	94.19667
111	जहाज संबंधित	2271.47	11.28	758.22	3.25	-3106.69	-12.37	-77.00	0.72

	ए.पोर्ट देय	2271.46	53.83	1756.43	39.69	1107.24	23.81	5135.13	39.11
	बी.टवेज तथा पाइलटेज	253.67	2.45	-716.31	-6.10	-2785.48	-22.29	-3248.12	-8.64667
	सी.वर्थिंग तथा मूरिंग	-253.67	-4.57	-281.90	-3.94	-1428.46	-17.96	-1964.03	-8.82333
	डी.सालवेज तथा डाइवर्स	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0
IV	ई.रेल्वे	2050.00	25.12	1272.74	15.77	-220.36	-2.99	3102.38	12.63333
V	एफ.एस्टेट	223.86	11.17	-25.64	-1.22	-90.57	-3.76	107.65	2.063333

6.4 दि.21 अगस्त 2009 के पुनरीक्षित प्रस्ताव में, सामान्य कार्गो के लिए, प्रस्तावित टेरिफ पुनरीक्षण मामले को छोड़ दिया गया था पी ओ एल के लिए पुनरीक्षण मॉंगा गया था तथा अन्य कार्गो के लिए प्रस्तावित पुनरीक्षण की प्रतिशतता संशोधित किया गया था ।

7.1 जैसाकि वित्तीय वर्ष 2009-10 पूरा हुआ था तो चे.पो.ट्र से अनुरोध किया गया था कि वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविकता सहित लागत विवरणिका को अपडेट किया जाए तथा अगर आवश्यकता हो तो वर्ष 2010-11 तथा 2011-12 के लिए प्राक्कलन की समीक्षा की जाए । चे.पो.ट्र से यह भी अनुरोध किया गया था कि वर्ष 2012-13 के लिए प्राक्कलन को प्रस्तुत किया जाए ताकि पूरे टारिफ साइकिल के तीन वर्षों के लिए संशोधित टेरिफ का निर्धारित किया जा सकता है ।

7.2 चे.पो.ट्र ने वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविकता के साथ अपडेटेड लागत विवरणिका को तथा वर्ष 2010-11 से 2011-12 तक के लिए पुनरीक्षित प्राक्कलन का भी प्रस्तुत किया है । तीन साल क टेरिफ मान्यता का लाभ उठाते हुए वर्ष 2010-13 के लिए प्रोजेक्ट किया गया । अपडेटेड प्रस्ताव में चे.पो.ट्र द्वारा किए गए मुख्य प्रस्तुतीकरण निम्नलिखित है ।

- (i) चे.पो.ट्र ने वर्ष 2009-10 के वास्तविकता को, वर्ष 2010-11 तथा 2011-12 लागत विवरणिका के साथ अपडेट किया है तथा 2012-13 के प्राक्कलन को भी प्रस्तुत किया ।
- (ii) वेतन पुनरीक्षण का प्रभाव को भी लिया गया है ।
- (iii) व्यय में वृद्धि 5% तक माना गया है ।
- (iv) नियुक्ति पूँजी पर वापसी 16% तक माना गया है ।
- (v) पोत परिवहन मंत्रालय द्वारा नियत किए गए लाइफ नॉम के अनुसार स्ट्राइट लाइन मेटड पर मूल्यहास का परिकलन किया गया है । लेखे की पुस्तिका के साथ तुलना करने में हुई कठिनाई के कारण कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास का पालन नहीं किया जाता ।
- (vi) वर्ष 2010-11, 2011-12 तथा 2012-13 के लिए परियोजना के आधार पर चे.पो.ट्र ने कुछ मर्दों पर ही वृद्धि की माँग की है । वित्तीय प्रभाव सहित प्रस्तावित वृद्धि का विवरण नीचे दिया जाता है ।

क्र सं	विवरण	मौजदा दर(रु.में)	प्रस्तावित दर(रु.में)	अधिकृत किए गए दर(रु.में)	पुनरीक्षण के कारण वृद्धि (रु.लाखों में)		
					2010-11	2011-12	2012-13
1.	कोयला	23.00	30.00	7.00	756.00	793.80	833.00
2.	ऊर्चरक	28.60	35.00	6.40	68.48	71.68	75.52
3.	उगाही	-	-	40%*	1839.00	1929.66	2025.10
4.	लोहा धातु	85.00	120.00	35.00	3501.75	3678.50	3861.20
5.	अन्य धातु	16.50	20.00	3.50	52.33	54.95	57.68
6.	क्रनेज	--	--	30%	300.00	330.00	330.00
7.	बर्थ भाडा प्रभार	--	--	10%	470.14	494.22	519.55
8.	टवेज तथा पाइलटेज	--	--	10%	1061.89	1114.78	1169.89
9.	रेल्वे हालेज प्रभार	--	--	35%	441.35	489.30	515.55
10.	रेल्वे विविध प्रभार	--	--	35%	399.42	442.05	462.35
11.	एस्टेट किराए			40%	619.50	689.99	789.68
	कुल				9509.86	10088.92	10639.21

(vii) कुछ वस्तुओं/सेवाओं/उपस्करों के लिए दर उसके निकट रुपयों में राउंड किया गया है ।

(viii) दि.18 जनवरी 2010 से बोर्ड के अनुमोदन सहित मुख्य लाइन जहाजों को आकर्षित करने हेतु जहाज संबंधित प्रभार में निम्नलिखित रिबेट दिया गया है ।

ए. 50001 टन और उसके ज्यादा जी आर टी जहाजों के लिए 50% की छूट

बी. 35000 टन से 50,000 टन के जी आर टी जहाजों के लिए 30% की छूट

(ix) कार्गो को ट्रक/ट्रेक्टर खासकर कंटेनर द्वारा उठाने हेतु पोर्ट से मदुरवायिल तक (रु.310 करोड) एन एच 4 पर डेडिकेटेड एलिवेटेड कारिडार तथा एण्णूर मणली एक्सप्रेस वे (रु.250 करोड) जैसे कुछ सड़क कनेक्टिविटी परियोजनाओं को अंशदान देने के लिए चे.पो.ट्र ने वादा किया है । इसलिए कंटेनर टर्मिनल द्वारा प्राप्त रायलटी उक्त व्यय को संभालने के लिए काफी नहीं रहेगा ।

(x) चे.पो.ट्र ने पोर्ट के विकास/नवीकरण के लिए विभिन्न विकास योजना पर विचार किया है जिसके लिए आंतरिक स्रोत से ही व्यय को लिया जाना चाहिए ।

(xi) प्रथम तथा द्वितीय श्रेणी अधिकारियों के वेतन पुनरीक्षण पर होनेवाले समझौते के कारण तथा दि.1 जनवरी 2007 से अदायगी की जानेवाली पेशगी का बकाया के भगतान के अलावा लगभग रु.7 करोड की अतिरिक्त वार्षिक भार होने की संभावना है ।

7.3 पोर्ट के लिए पूरे और मुख्य उप कार्यकलापों के लिए पुनरीक्षित लागत विवरणिका में बताए गए निबल अधिशेष/कमी की स्थिति निम्नलिखित टेबल में दर्शाई जाती है :

प्रस्तावित टेरिफ पुनरीक्षण तथा अधिशेष/कमी का विवरणिका (24 जून 2010)									
क्र सं	कार्यकलाप/ उपकार्यकलाप	अधिशेष/कमी						कुल अधिशेष/ कमी	औसत अधिशेष/ कमी आय % के रूप में
		2010-11		2011-12		2012-13			
		रु.लाखोंमें	आय% रूप में	रु.लाखोंमें	आय% रूप में	रु.लाखोंमें	आय% रूप में		
I	पूरे पोर्ट	-10848.8	-14.46	-13192.8	-16.71	-16071.3	-19.49	-40112.9	-16.8867
II	कार्गो संहलाई	-4469.02	-9.21	-5913.75	-11.62	-7638	-14.35	-18020.8	-11.7267
	ए.सामान्य कार्गो	-3972.29	-24.69	-4803.13	-28.43	-5731.84	-32.35	-14507.3	-28.49
	बी.क्रनेज	-778.56	-77.86	-814.44	-74.04	-965.66	-87.79	-2558.66	-79.8967
	सी.एफ.सी.तंग म	-923.75	-659.82	-1003.62	-669.08	-1096.18	-730.79	-3023.55	-686.563
	डी.लोहा धातु	-2453.25	-23.49	-2915.43	-26.63	-3420.15	-29.82	-8788.83	-26.6467
	ई.पी.ओ.एल	984.56	34.44	977.07	32.52	968.36	30.71	2929.99	32.55667
	एफ.वेयरहाउस	2674.37	62.93	2645.8	60.68	2607.46	58.33	7927.63	60.64667
	जी.कंटेनर संहलाई	13026.89	94.72	13641.17	94.47	14291.99	94.27	40960.05	94.48667
III	जहाज संबंधित	-1969.31	-9.71	-2684.78	-12.6	-3618.18	-16.3	-8272.27	-12.87
	ए.पोर्ट देय	2358.3	47.51	2402.71	46.03	2260.61	42.61	7021.62	45.38333
	बी.टवेज तथा पाइलटेज	-1349.88	-12.71	-1732.35	-15.54	-2131.01	-18.22	-5213.24	-15.49
	सी.बर्थिंग तथा मूरिंग	-2976.04	-63.3	-3353.29	-67.85	-3745.76	-72.14	-10075.1	-67.7633
	डी.सालवेज तथा डाइवर्स	-1.69	0	-1.86	0	-2.03	0	-5.58	0
IV	ई.रेल्वे	-3597.44	-76.8	-3397.64	-76.83	-4139.93	-81.56	-11135	-78.3967
V	एफ.एस्टेट	-813	-52.49	-779.88	-45.21	-675.2	-34.2	-2268.08	-43.9667

7.4 चे.पो.ट्र ने दि.21 अगस्त 2009 तथा 18 सितंबर 2008 के प्रस्ताव के दरमान में पहले माँगी गई पुनरीक्षण राशि को भी संशोधित किया है। चे.पो.ट्र द्वारा उपरोक्त विछले प्रस्तावों में माँगे गए टेरिफ पुनरीक्षण के तुलनात्मक स्थिति तथा दि.24 जून 2010 के पुनरीक्षित प्रस्ताव को निम्नलिखित टेबल में दिया गया है।

क्र सं	कार्यकलाप/कार्गो	मौजूदा एस ओ आर के ऊपर प्रस्तावित पुनरीक्षण		
		मौजूदा प्रस्ताव (18 सितंबर 2008)	संशोधित प्रस्ताव (21 अगस्त 2009)	अपडेटेड प्रस्ताव (24 जून 2010)
1.	सामान्य कार्गो	20%	--	--
2.	कोयला	--	--	30%
3.	ऊर्ध्वरक	--	--	22%
4.	उगाही	--	--	40%
5.	क्रनेज एण्ड एफ एल टी	5%	30%	30%
6.	एफ सी तंगम	--	--	--
7.	लोहा धातु	45%	40%	41%
8.	अन्य धातु	--	--	21%
9.	पी ओ एल	--	30%	--
10.	वेयरहाउस	--	--	--
11.	पोर्ट देय	--	--	--
12.	टवेज एण्ड पाइलटेज	10%	30%	10%
13.	बर्थिंग तथा मूरिंग	10%	30%	10%
14.	सालवेज तथा डाइवर्स	--	--	--
15.	रेलवे (हालेज तथा विविध प्रभार)	110%	15%	35%

8.1 चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट परिसर में 29 जून 2010 को इस मामले पर एक संयुक्त हियरिंग चलाई गई। चे.पो.ट्र ने इस पुनरीक्षित प्रस्ताव पर पॉवर पाइंट प्रस्तुतीकरण किया है। संयुक्त हियरिंग के समय, चे.पो.ट्र तथा संबंधित यूसर संगठन ने अपने प्रस्तुतीकरण प्रस्तुत कर दिया।

8.2 संयुक्त हियरिंग के समय चे.पो.ट से पिछले निष्पादन के विश्लेषण को तथा पिछले अधिशेष को प्रस्तुत करने का परामर्श दिया गया। चे.पो.ट्र ने उसी दिन यूसर को अपने पुनरीक्षित प्रस्ताव को परिचालित करने का सहमति दी। तदनुसार चे.पो.ट्र ने सूचित किया कि चे.पो.ट्र के पुनरीक्षित प्रस्ताव को टिप्पणी हेतु संबंधित यूसर के पास परिचालित किया गया है।

8.3 चे.पो.ट्र के अपडेटेड प्रस्ताव पर यूसर/यूसर संगठन से कोई टिप्पणी हमें प्राप्त नहीं हुआ।

9. तदनुसार, चे.पो.ट्र ने दि.12 अक्टूबर 2010 तथा 11 अक्टूबर 2010 के ई-मेइल के संदर्भ में निम्नलिखित विवरण प्रस्तुत किया है।

- (i) भारत के रुपयों के रूप में जहाज संबंधित प्रभार की उगाही के लिए 1 अप्रैल 2009 से 30 सितंबर 2010 तक तारीखवार यू एस \$ खरीदने का दर पोर्ट द्वारा विचार किया गया। विदेश जानेवाली जहाजों से उपाजित जहाज संबंधित आय को भी चेन्नै पोर्ट ट्रस्ट द्वारा यू एस \$ में दर्शाया गया।

- (ii) वर्ष 2008-09 तथा 2009-10 के लिए पूर्व अवधि व्यय तथा वास्तविक पूर्व अवधि आय का विवरण के अनुसार प्रस्तुत किया गया है ।

(रु.करोडों में)

साल	2008-09	2009-10
पूर्व अवधि आय	13.15	5.07
पूर्व अवधि व्यय	76.02	21.97

- (iii) वर्ष 2007-08 से 2009-10 की अवधि के लिए प्रदूषण उगाही के कारण आय तथा उस पर हुई व्यय विवरण प्राप्त हुआ ।

(रु.लाखों में)

विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	कुल
आय	1109.87	1057.49	1178.85	3346.21
व्यय	710.20	624.86	760.99	2096.05
व्यय के 20% पर पर्यवेक्षण ओवरहेड्स	142.04	124.97	152.20	419.21
पानी प्रभार, पॉवर लागत आदि के लिए 20% आवेरेहेड्स	142.04	124.97	152.20	419.21
कुल व्यय	994.28	874.80	1065.39	2934.47
निबल अधिशेष	115.59	182.69	113.46	411.74

- (iv) प्रथम तथा द्वितीय श्रेणी अधिकारियों के वेतन पुनरीक्षण के लिए प्रभाव/प्रावधान वर्ष 2009-10 के लिए प्रपत्र 3 बी में दर्शाए गए वास्तविक वेतन में शामिल नहीं होता । अधिकारियों के वेतन पुनरीक्षण का अंतिम रूप जुलाई 2010 के दौरान दिया गया था तथा इस लेखे में वेतन की वार्षिक वृद्धि लगभग रु.10 करोड तक होता है । चे.पो.ट्र ने प्रस्ताव को अंतिम रूप देते समय वर्ष 2010-11 के लिए प्राक्कलन में उस प्रभाव पर विचार करने का अनुरोध किया ।

10. इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में इस मामले में परामर्श संबंधित कार्यविधि उपलब्ध होता है । विशेषज्ञ से टिप्पणी प्राप्त हुआ तथा संबंधित पार्टियों द्वारा किए गए विचार विमर्श अलग से संबंधित पार्टी को भेज दिया जाएगा । हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> में इसका विवरण उपलब्ध होता है ।

11. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:—

(i). सीएचपीटी का मौजूदा दरमान (एसओआर) 31 मार्च 2008 तक वैधता के साथ मार्च 2006 में अनुमोदित किया गया था। अप्रैल 2008 में सीएचपीटी के अनुरोध पर, मार्च 2006 में अनुमोदित एसओआर की वैधता पत्तन को यह सलाह देते हुए 30 सितम्बर 2008 तक विस्तारित की गई थी कि वह अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए तत्काल प्रस्ताव दाखिल करे। वर्ष 2008-09 से 2010-11 के अनुमानों के साथ सितम्बर 2008 और जनवरी 2009 में टुकड़ों में इसके प्रशुल्क के सामान्य संशोधन के लिए सीएचपीटी द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव पर फरवरी 2009 में संबद्ध उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श किया गया था। उपयोक्ताओं ने सीएचपीटी के प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां पत्तन को प्रतिपुष्टि सूचना के रूप में भेजी गई थी। तथापि, हमें उपयोक्ताओं द्वारा उठाए गए मुद्दों पर सीएचपीटी के मतों का कोई लाभ नहीं हुआ था।

पत्तन ने मई 2009 में इसके प्रस्ताव पर हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर प्रतिसाद देते समय, अगस्त 2009 में संशोधित प्रस्ताव भेजा था। चूंकि वित्तीय वर्ष 2009-10 समाप्त हो चुका था और हमारे अनुरोध पर सीएचपीटी ने वर्ष 2012-13 के अनुमानों सहित वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों के साथ लागत विवरण को अद्यतन करते हुए संशोधित प्रस्ताव दिनांक 24 जून 2010 दाखिल किया था। पत्तन ने बताया है कि उसने 29 जून 2010 को हुई संयुक्त सुनवाई में लिए गए निर्णय के अनुसार जून 2010 का अपना संशोधित प्रस्ताव संबद्ध उपयोक्ताओं को परिचालित किया था। किसी भी उपयोक्ता ने संशोधित प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी हैं। संयोगवश, वर्तमान एसओआर की वैधता सीएचपीटी के अनुरोध पर समय-समय पर, 30 सितम्बर 2010 तक, इस शर्त पर विस्तारित की गई थी कि 1 अप्रैल 2008 के बाद की अवधि के लिए सीएचपीटी को होने वाले स्वीकार्य लागत तथा अनुमत प्रतिलाभ से अधिक अतिरिक्त प्रतिलाभ को अगले चक्र के लिए प्रशुल्क में समायोजित किया जाएगा। जून 2010 का संशोधित प्रस्ताव इस विश्लेषण में विचार के लिए लिया गया है।

(ii). सीएचपीटी के मौजूदा प्रशुल्क वर्ष 2006-07 और 2007-08 के लिए अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति पर विश्वास करते हुए मार्च 2006 में निर्धारित किया गया था। जैसाकि मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 द्वारा अधिकार प्रदान किया गया है, इस प्राधिकरण को प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के अंत में, वहां पर महापत्तनों/निजी परिचालकों के वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करनी होती है। संयोगवश, वर्ष 2005-06 का प्रशुल्क आदेश पारित करते समय वर्ष 2005-06 की लागत स्थिति अनुमान स्तर पर थी। सीएचपीटी ने मार्च 2006 में निर्धारित प्रशुल्क लागू करते हुए वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान सुविधाएं परिचालित की हैं। इसलिए, वर्ष 2006-07 से 2009-10 के दौरान सीएचपीटी के वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पादन पर वर्ष 2005-06 की स्थिति के साथ अनुवर्ती अनुच्छेदों में चर्चा की गई है।

(iii). वर्ष 2005-06 से 2009-10 की वास्तविक वित्तीय/लागत स्थिति पर पत्तन के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित विचार किया गया है। कार्यगत पूंजी मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार सुविचारित की गई है। तत्संबंधी वर्षों के लिए व्यापार परिसंपत्तियों और व्यापार संबंधी परिसंपत्तियों के संबंध में लागू दरों पर नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ पर विचार किया गया है। निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:—

(क). वर्ष 2005-06 के मामले में, वास्तविक स्थिति दर्शाती है कि पत्तन ने 38 मिलियन टन के अनुमानित यातायात की तुलना में 35.49 मिलियन टन का कुल यातायात प्रहस्तित किया था। प्रतिलाभ के पश्चात वास्तविक निवल अधिशेष रु० 105 करोड़ के अनुमानित निवल घाटे में सुधार दर्शा रहा है। वास्तविक नियोजित पूंजी स्थिति लगभग रु० 632 करोड़ की अनुमानित स्थिति के विपरीत लगभग रु० 564 करोड़ हुई है। परिणामस्वरूप, नियोजित पूंजी पर मूल्यहास और प्रतिलाभ कम हुआ है और रु० 19 करोड़ की भिन्नता आई है। वित्त और विविध व्ययों (निवल) में रु० 50 करोड़ की भिन्नता और रु० 36 करोड़ बीओटी परिचालक से रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी की प्राप्ति के लिए है। यह रु० 105 करोड़ से रु० 1.22 करोड़ तक गटे की स्थिति में सुधार के लिए कारण स्पष्ट करता है।

(ख). वर्ष 2006-07 से 2007-08 के मामले में, पत्तन द्वारा प्रहस्तित कुल वास्तविक यातायात 0.58 प्रतिशत की मामूली नकारात्मक भिन्नता दर्ज करते हुए 78.81 मिलियन टन के अनुमानित कुल यातायात विपरीत 78.35 मिलियन टन बताया गया है। उक्त दो वर्षों के लिए प्रतिलाभ के पश्चात वास्तविक निवल अधिशेष लगभग रु० 1 करोड़ की अनुमानित घाटा स्थिति के विपरीत रु० 233.25 करोड़ होता है।

अधिशेष स्थिति में ऐसे भारी सुधार का मुख्य कारण लगभग रु० 102 करोड़ की पूर्ववर्ती अवधि आय को वित्तीय और विविध आय के अधीन वर्ष 2007-08 में लेखांकित किया जाना है। इसके अलावा वर्ष 2007-08 की पूर्ववर्ती अवधि आय की संवीक्षा प्रकट करती है कि इसमें कर वापसी, आदि जैसी आय प्राप्तियों के अलावा निम्नलिखित दो प्रमुख मदें शामिल की गई हैं।

(i). वर्ष 2003-04 से आगे के वर्षों के लिए सीसीटीपीएल से प्राप्त गैर-पोतांतरण यातायात अर्जित नहीं किए जाने के लिए क्षतिपूर्ति रु० 52.04 की ब्याज राशि के साथ है।

(ii). भूमि लागत पर एन्नोर पोर्ट लिमिटेड (ईपीएल) से प्राप्त ब्याज रु० 15.82 करोड़ है।

वर्ष 2003-04 से एरिअर प्राप्तियों से संबंधित सीसीटीपीएल से प्राप्त क्षतिपूर्ति और ब्याज पहले निर्धारित प्रशुल्क से होने वाली आय की नियमित मद के रूप में विचार नहीं किया जा सकता। भूमि की लागत जो ईपीएल को आबंटित की गई प्रतीत होती है, इस कार्यवाही के अंतर्गत शामिल नहीं की गई है। ऐसी स्थिति में, पूर्ववर्ती अवधि आय की उपर्युक्त दो मदें, कुल राशि ₹ 67.86 करोड़, वर्ष 2007-08 में सीएचपीटी द्वारा लेखांकित, वर्ष 2006-07 और 2007-08 में ₹ 9.45 करोड़ की कर वापसी के अलावा असामान्य तथा असाधारण प्राप्तियों के लेखा पर प्रकट होती हैं। इस पर ध्यान दिया जाए कि प्रशुल्क निर्धारित करते समय कर देयता को स्वीकार नहीं किया गया है और, इसलिए, कर वापसी पर भी विचार नहीं किया गया है।

यदि उपर्युक्त असामान्य मदों के अतिरिक्त वित्तीय निष्पादन से संबंधित पैरामीटरों के संबंध में तुलनात्मक स्थिति देखी जाती है तो परिचालन आय, परिचालन व्यय और नियोजित पूंजी में सकारात्मक भिन्नता क्रमशः 15.34 प्रतिशत, 4.15 प्रतिशत और 16.70 प्रतिशत परिगणित होती है। पूर्व अधिशेष के समायोजन के लिए + अथवा - 20 प्रतिशत की निष्पादन भिन्नता निर्धारित करते समय मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन दोनों की समीक्षा विनिर्दिष्ट करता है। इस मामले में, जब प्रत्यक्ष निष्पादन 0.58 प्रतिशत की नकारात्मक भिन्नता दर्शाता है, वित्तीय निष्पादन के प्रमुख पैरामीटर जैसे परिचालन आय, परिचालन व्यय और नियोजित पूंजी 4 प्रतिशत से 16 प्रतिशत के बीच सकारात्मक भिन्नता दर्शाते हैं।

(ग). वर्तमान एसओआर की वैधता 31 मार्च 2008 को समाप्त हो गई थी और इस तारीख के बाद प्रदान किया गया विस्तार पत्तन को होने वाले सम्पूर्ण लाभ, यदि कोई हो, को समायोजित करने के निर्धारण के अधीन था। इस निर्धारण को ध्यान में रखते हुए, वर्ष 2008-09 और 2009-10 के दौरान पत्तन के वास्तविक निष्पादन का विश्लेषण किया गया है।

इन दो वर्षों के दौरान, पत्तन ने क्रमशः 36.91 मी0ट0 और 37.59 मी0ट0 का वास्तविक यातायात प्रहस्तित किया है। परिचालन आय, परिचालन व्यय, उपरिव्यय, वित्त और विविध आय और वित्त तथा विविध व्यय, मूल्यहास और निवल अचल परिसंपत्तियों पर दो वर्षों के लिए सीएचपीटी के लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में यथा प्रदर्शित विचार किया गया है। वित्त और विविध आय पर वित्त और विविध व्यय उक्त दो वर्षों के दौरान क्रमशः ₹ 78.09 करोड़ और ₹ 104 करोड़ है। इस भारी नकारात्मक भिन्नता के लिए मुख्य कारण अरबिटरेशन निर्णय के आधार पर पट्टा किराया प्रभारों के लिए सीसीटीपीएल को की जाने वाली वापसी वर्ष 2008-09 के दौरान पूर्व अवधि व्यय रूप में राशि ₹ 70 करोड़ की वजह है पत्तन और सीसीटीपीएल के बीच विवाद है और तृतीय और चतुर्थ श्रेणी कर्मचारियों को ₹ 53 करोड़ की मजदूरी संशोधन बकाया राशि का भुगतान और पिछले वर्ष के दौरान किए गए अंशदानों की तुलना में वर्ष 2009-10 में लगभग ₹ 33 करोड़ तक पेंशन अंशदान और उपदान अंशदान में वृद्धि करना है। तदनुसार, प्रतिलाभ से पहले निवल अधिशेष/(घाटा) की स्थिति वर्ष 2008-09 के लिए ₹ 22.19 करोड़ का अधिशेष और वर्ष 2009-10 के लिए ₹ 52.76 करोड़ का घाटा दर्शाती है, जिसके परिणामस्वरूप उक्त दो वर्षों के लिए ₹ 30.57 करोड़ का कुल निवल घाटा हुआ है।

वर्ष 2008-09 के लिए अचल परिसंपत्तियों का निवल प्रखंड लेखापरीक्षित वार्षिक लेखों में प्रदर्शित स्थिति के अनुसार परिगणित किया गया है।

मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.8.3 विनिर्दिष्ट करता है कि भूस्वामी पत्तन न्यास द्वारा प्राप्ति-योग्य राजस्व हिस्सेदारी/रॉयल्टी अधिशेष लेबर, यदि कोई हो, की लागत को पूरा करने के लिए पहले लागू की जानी चाहिए, यदि और शेष का कम से कम 50 प्रतिशत 5 वर्षों की अवधि के भीतर पत्तन अवसंरचना सुविधाओं के सृजन/आधुनिकीकरण के लिए एस्क्रो खाते में बनाए रखा जाना चाहिए। एस्क्रो खाते में प्रोदभूत प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही के लिए पत्तन के राजस्व के रूप में नहीं माने जाएंगे और इस एस्क्रो खाते से अवसंरचना विकास के लिए किए गए व्यय आरओसीई के लिए पात्र नहीं होंगे। दिशानिर्देश आगे विनिर्दिष्ट करता है कि सम्पूर्ण प्रोदभूत प्रशुल्क निर्धारण के लिए पत्तन के राजस्व के रूप में लिया जाएगा यदि एस्क्रो खाते में निधियां विनिर्दिष्ट समय के भीतर उल्लिखित प्रयोजन के लिए उपयोग नहीं किया पाया जाएगा।

इसके दरमान के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, सीएचपीटी अवसंरचना विकास पर व्यय को पूरा करने के लिए निजी परिचालक और बहिर्प्रवाहों से रॉयल्टी प्राप्तियों का अंतरप्रवाह दर्ज करने के लिए एस्क्रो खाता सृजित करने और बनाए रखने के लिए सहमत था। तदनुसार, अनुमानित रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों के 50 प्रतिशत को मार्च 2006 के प्रशुल्क आदेश में पत्तन की आय के रूप में माना गया था और शेष राशि पत्तन द्वारा एस्क्रो खाते में रखी जानी अपेक्षित थी। इस प्राधिकरण ने सीएचपीटी

को सलाह दी थी कि वह संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित तरीके से एस्क्रो खाते में प्रोद्भूत का उपयोग करे और इसके प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा के दौरान एस्क्रो खाते में लेनदेनों के ब्योरे भेजे। तथापि, सीएचपीटी ने एस्क्रो खाते के ब्योरे नहीं भेजे हैं। विशिष्ट प्रश्न किए जाने पर सीएचपीटी ने बताया है कि पृथक एस्क्रो खाते का सृजन पत्तन की लेखांकन नीति के अनुसार नहीं है और इसलिए एस्क्रो खाता व्यवस्थित नहीं किया गया है।

सीएचपीटी ने अवसंरचना विकास पर किए गए वास्तविक व्यय को वर्ष 2005-06 से वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी से जोड़ने के लिए ब्योरे नहीं भेजे हैं। प्रशुल्क दिशानिर्देश इस प्राधिकरण पर बाध्यकारी हैं। इसलिए, रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का कम से कम 50 प्रतिशत अवसंरचना विकास के लिए किए गए व्यय से समायोजित किया जाना अपेक्षित है।

अगले प्रशुल्क चक्र के लिए सीएचपीटी हेतु निर्धारित किया जाने वाला प्रशुल्क वर्ष 2012-13 तक है। प्रशुल्क दिशानिर्देश एस्क्रो खाते में अंतरित रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों के उपयोग के लिए 5 वर्षों की समय सीमा विनिर्दिष्ट करते हैं। ऐसी स्थिति में, वर्ष 2005-06, 2006-07, 2007-08 और 2008-09 से संबंधित रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत कम से कम क्रमशः वर्ष 2009-10, 2010-11, 2011-12 और 2012-13 तक अवसंरचना परिसंपत्तियों के सृजन के लिए उपयोग किया जाना चाहिए। तदनुसार, वर्ष 2005-06 से 2008-09 के लिए रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों का 50 प्रतिशत जो क्रमशः ₹ 3598.34 लाख, ₹ 4300.04 लाख, ₹ 5086.76 लाख और ₹ 5785.07 लाख परिगणित होता है, तत्संबंधी 5वें वर्ष अर्थात् 2009-10 से 2012-13 में प्रोद्भूत/प्रोद्भूत किए जाने के अनुमानित पूंजी व्यय के प्रति समायोजित किए गए हैं। वास्तविक और अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियां, इसका उपयोग और विचाराधीन सभी वर्षों के लिए वर्ष के अंत में एस्क्रो खाता में उपलब्ध शेष निम्नलिखित तालिका में दिए गए हैं:-

(₹ लाखों में)

विवरण	वास्तविक					अनुमान		
	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियां	7196.67	8600.07	10173.52	11570.13	13431.54	14027.06	14923.50	15786.79
घटाएँ: 50 प्रतिशत आय रूप में सुविचारित	3598.34	4300.04	5086.76	5785.07	6715.77	7013.53	7461.75	7893.4
एस्क्रो खाते में अंतरित जमा शेष	3598.33	4300.03	5086.76	5785.06	6715.77	7013.53	7461.75	7893.39
वर्ष की समाप्ति पर एस्क्रो खाते का संचयी जमा शेष	3598.33	7898.36	12985.12	18770.18	25485.95	32499.48	39961.23	47854.63
अवसंरचना विकास के लिए सुविचारित	0.00	0.00	0.00	0.00	3598.33	4300.03	5086.76	5298.50
उपयोगिता की संचयी स्थिति	0.00	0.00	0.00	0.00	3598.33	7898.36	12985.12	18283.62
एस्क्रो खाते में उपलब्ध जमा शेष	3598.33	7898.36	12985.12	18770.18	21887.62	24601.12	26976.11	29571.01

वर्ष 2009-10 के वार्षिक लेखों के अनुसार, वर्ष 2009-10 के लिए सकल प्रखंड में वास्तविक परिवर्धन ₹ 63.94 करोड़ देखे गए हैं। वर्ष 2005-06 से संबंधित वास्तविक रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी का 50 प्रतिशत, जो ऊपर उल्लिखित ₹ 3598.34 लाख है, वर्ष 2009-10 में सकल प्रखंड में ₹ 6394.00 लाख के वास्तविक परिवर्धन से समायोजित किया गया है और ₹ 2795.66 लाख की शेष राशि उसपर प्रतिलाम के लिए पात्र होगी। अनुवर्ती वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए, ₹ 3598.34 लाख का लिखित मूल्य प्रतिलाम स्वीकृत किए जाने के प्रयोजन के लिए तत्संबंधी वर्षों के लिए नियोजित अनुमानित पूंजी से समायोजित किया गया है। वर्ष 2009-10 के दौरान सकल प्रखंड में परिवर्धन की विशेष मद से ₹ 3598.34 लाख की राशि विशेष रूप से चिह्नित करने में कठिनाई है। इसलिए, लिखित मूल्य पर पहुंचने के प्रयोजन के लिए, ₹ 3598.34 लाख पर वार्षिक मूल्यहास वर्ष 2009-10 के दौरान शामिल की गई परिसंपत्तियों की भारित औसत जीवन अवधि जो 38 वर्ष परिगणित होता है, पर विचार करते हुए ₹ 94.69 लाख परिकलित किया गया है।

यही दृष्टिकोण 2010-11 से 2012-13 में सकल प्रखंड में अनुमानित परिवर्धनों में वर्ष 2006-07 से 2008-09 से संबंधित रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति के 50 प्रतिशत के समायोजन के लिए अंगीकृत किया गया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए एस्करो खाते से उपयोग तत्संबंधी वर्षों के सकल प्रखंड में परिवर्धनों के प्रति समायोजित किया गया है जैसाकि ऊपर तालिका में दर्शाया गया है और परिवर्धनों का समायोजित मूल्य प्रतिलाभ स्वीकृत किए जाने के प्रयोजन के लिए सुविचारित किया गया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के सकल प्रखंड में अनुमानित परिवर्धनों की भारित औसत जीवन अवधि पर विचार करते हुए, तत्संबंधी अनुवर्ती वर्षों के एस्करो खाते से उपयोगिताओं का लिखित मूल्य निर्धारित किया गया है और तत्संबंधी अनुवर्ती वर्षों के लिए नियोजित अनुमानित पूंजी के प्रति समायोजित किया गया है।

वर्ष 2009-10 के लिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से आय में अर्ध-अभियंत्रीकृत कोयला प्रहस्तन प्रणाली के माध्यम से कोयले के प्रहस्तन संबंधी रु० 414.78 लाख की राशि शामिल है। सीएचपीटी के मौजूदा दरमान में इस सेवा के लिए दर शामिल नहीं की गई है। संयोगवश, सीएचपीटी ने अपने पत्र दिनांक 11 सितम्बर 2009 द्वारा अर्ध-अभियंत्रीकृत बन्द कोयला कन्वेयर प्रणाली के माध्यम से कोयला प्रहस्तन के लिए दर के निर्धारण हेतु प्रस्ताव दाखिल किया था, जिसके साथ संप्रेषित किया था कि पत्तन इस सेवा के लिए तदर्थ आधार पर रु० 20/- प्रति मी०ट० वसूल कर रहा है। चूंकि सीएचपीटी द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव निर्धारित प्रपत्र में नहीं था और दर को लागू करने पर शासित शर्तें शामिल नहीं की गई थीं, इसलिए यह पत्तन को इस सलाह के साथ वापस लौटा दिया गया था कि प्रस्ताव को पूरी तरह तैयार कर पुनः प्रस्तुत करे। पत्तन ने यह अनुरोध करते हुए अपने पत्र दिनांक 31 जुलाई 2010 द्वारा निर्धारित प्रपत्र में संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत किया था कि यह प्राधिकरण अर्ध-अभियंत्रीकृत बन्द कोयला कन्वेयर प्रणाली के माध्यम से कोयला प्रहस्तन के लिए रु० 44/- प्रति मी०ट० की दर निर्धारित करे। पत्तन ने बताया है कि रु० 20/- प्रति मी०ट० की दर से इस सुविधा से होने वाली आय दरमान के सामान्य संशोधन हेतु प्रस्तुत किए गए प्रस्ताव के आय अनुमानों में शामिल किया गया है। तदनुसार, इस प्रस्ताव में सुविचारित वास्तविक और अनुमानित वित्तीय/लागत स्थिति में वर्ष 2009-10 से आगे से अर्ध-अभियंत्रीकृत कोयला प्रहस्तन प्रणाली से संबंधित आय और व्यय दोनों को शामिल किया गया है। तथापि, नई सुविधा के लिए दर रु० 20/- प्रति मी०ट० की दर से दरमान में शामिल की गई है जोकि आय अनुमान में सुविचारित की गई है।

चूंकि दो वर्षों 2008-09 और 2009-10 के लिए प्रतिलाभ के पश्चात निवल प्रतिलाभ रु० 91.07 करोड़ का कुल घाटा दर्शाता है, इसलिए अधिशेष के समायोजन का प्रश्न ही नहीं उठता। इस घाटे को आगे नहीं लिया गया है क्योंकि इसे वर्ष 2006-07 से 2007-08 के प्रखंड के लिए पूर्व अधिशेष द्वारा शामिल किया गया है।

- (घ). प्रतिलाभ स्थिति के बाद निवल अधिशेष वर्ष 2005-06 से 2009-10 अधिशेष और घाटे के बीच उतरता-चढ़ता रहा। जब वर्ष 2005-06 रु० 1.22 करोड़ का सीमांतक घाटा दर्शाता है, वर्ष 2006-07 और 2007-08 रु० 45.45 करोड़ और रु० 187.80 करोड़ का अधिशेष दर्शाता है। दोबारा वर्ष 2008-09 और 2009-10 की स्थिति क्रमशः रु० 130 करोड़ और रु० 78 करोड़ का घाटा दर्शाती है। अधिशेष/(घाटा) स्थिति में उतार-चढ़ावों के मद्देनजर, वर्ष 2005-06 से 2009-10 के दौरान पत्तन के औसत वित्तीय निष्पादन पर विचार किया गया है। पैरामीटरों जैसे परिचालन आय, परिचालन व्यय और नियोजित पूंजी, जैसाकि पहले स्पष्ट किया गया है, के आधार पर वित्तीय निष्पादन का मूल्यांकन करने के अलावा, वर्ष 2005-06 से 2009-10 के दौरान पत्तन के वित्तीय निष्पादन इसके द्वारा अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ के आधार पर मूल्यांकित किया गया है। इस प्रयोजन के लिए, नियोजित पूंजी स्थिति सिवाय व्यापार संबंधी परिसंपत्तियां और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियां तथा तत्संबंधी वर्षों के लिए व्यापार संबंधित परिसंपत्तियों पर प्रतिलाभ की कटौती करने के बाद वास्तविक अधिशेष स्थिति पर विचार किया गया है। औसत नियोजित पूंजी और औसत वास्तविक अधिशेष सिवाय कुछ प्राप्तियां जिनपर पहले चर्चा की गई थी, उक्त पांच वर्षों के लिए क्रमशः रु० 55189.53 लाख और रु० 10073.87 लाख परिगणित होता है। प्रतिशत रूप में, सीएचपीटी द्वारा अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ 18.25 प्रतिशत परिगणित होता है जोकि अनुमत और वास्तविक प्रतिलाभ के बीच 17 प्रतिशत का अंतर है।

मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.13 जब पूर्व अधिशेष के समायोजन के लिए + अथवा - 20 प्रतिशत की निष्पादन भिन्नता निर्धारित करते समय, प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन दोनों की समीक्षा विनिर्दिष्ट करता है। इस मामले में, वर्ष 2005-06 से 2009-10 के लिए प्रत्यक्ष एवं वित्तीय निष्पादन में भिन्नता 20 प्रतिशत से कम है, और, इसलिए, सीएचपीटी के भविष्य प्रशुल्क में पूर्व अधिशेष के समायोजन का प्रश्न ही नहीं उठता है।

तथापि, चूंकि भिन्नता के विश्लेषण में वर्ष 2007-08 में प्रतिवेदित रु० 67.86 करोड़ की असामान्य आय पर विचार नहीं किया गया था, इसलिए सीएचपीटी को सलाह दी जाती है कि वह पत्तन में अवसंरचना सुविधाओं के विकास के लिए रु० 67.86 करोड़ की इस असामान्य आय का उपयोग करे और अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान सत्यापन के लिए ब्योरे इस प्राधिकरण को भेजे।

- (iv). 2009-10 के दौरान सीएचपीटी द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात 37.59 मिलियन टन (मी०ट०) है। अगले तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमान क्रमशः 41.39 मी०ट०, 43.39 मी०ट० और 45.54 मी०ट० है। पत्तन द्वारा सुविचारित वर्ष 2010-11 के लिए अनुमान पिछले वर्ष के दौरान प्रहस्तित वास्तविक टनभार की अपेक्षा 9.92 प्रतिशत ज्यादा है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए, 5 प्रतिशत की वृद्धि पत्तन द्वारा एकसमान रूप से परिकल्पित की गई है। पिछले चार वर्षों 2006-07 से 2009-10 के दौरान सीएचपीटी द्वारा प्रहस्तित यातायात में वार्षिक वृद्धि नीचे दी गई है:-

यातायात	2006-07		2007-08		2008-09		2009-10	
	यातायात	% वृद्धि	यातायात	% वृद्धि	यातायात	% वृद्धि	यातायात	% वृद्धि
यातायात	39.25	10.60	39.10	-0.38	36.91	-5.60	37.59	1.80

जैसाकि उपर्युक्त तालिका से देखा जा सकता है, पूर्व अवधि में, सीएचपीटी द्वारा प्रहस्तित कार्गो में वृद्धि त्रुटिपूर्ण रही है और वर्ष 2009-10 में वृद्धि 1.8 प्रतिशत थी। इस कारक पर विचार करते हुए, क्रमशः 9.92 प्रतिशत, 5.0 प्रतिशत और 5.0 प्रतिशत के साथ भावी वर्षों के लिए अनुमान उपयुक्त प्रतीत होते हैं और इसलिए सीएचपीटी द्वारा अनुमानित यातायात अनुमानों पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है।

- (v). सीएचपीटी ने वर्ष 2009-10 के दौरान तत्संबंधी गतिविधियों से अर्जित वास्तविक आय के आधार पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए परिचालन आय का अनुमान लगाया है और उनकी गणनाएं भेजी हैं। प्रमुख घटकों जैसे कोयला सहित सामान्य कार्गो, लौह अयस्क, पीओएस आदि के मामले में आयात/निर्यात घाटशुल्क से आय और नौभरण तथा सी एंड एफ गतिविधियों से लेवी वर्ष 2009-10 के तत्संबंधी कार्गो समूहों से वास्तविक आय के आधार पर अनुमानित हैं, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित यातायात मात्रा हेतु समायोजित किया गया है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि जैसे भंडारण, क्रेनेज, अर्ध-अभियंत्रित कोयला प्रहस्तन प्रणाली, विलंबशुल्क और विविध प्रभार के अधीन प्रशुल्क मदों से आय पिछले एक से तीन वर्षों की वास्तविक आय के आधार पर तदर्थ आधार पर अनुमानित किए गए हैं। हैवी लिफ्ट और विलंबशुल्क से क्रेनेज से आय के अनुमान वर्ष 2009-10 की वास्तविक आय की अपेक्षा कम स्तर पर अनुमानित किए गए हैं। सीएचपीटी ने सभी 3 वर्षों के लिए एकसमान रूप से रु० 425.00 लाख की दर से तदर्थ आधार पर लौह अयस्क से प्रदूषण लेवी का अनुमान लगाया है। इसे रु० 5/- प्रति मी०ट० की मौजूदा दर के आधार पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान प्रहस्तित किए जाने वाले लौह अयस्क की अनुमानित मात्रा पर विचार करते हुए संशोधित किया गया है, जो उक्त तीन वर्षों के दौरान क्रमशः रु० 575.00, रु० 604.00 और रु० 634.00 लाख परिगणित होता है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से पत्तन द्वारा अनुमानित परिचालन आय इस संशोधन और कुछ मामूली पूर्णांकन त्रुटियों के शोधन के अधीन सुविचारित की गई है।

सीएचपीटी ने पृथक उप गतिविधि, उदाहरणतः कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि के रूप में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के अधीन विविध कंटेनरों के प्रहस्तन से पत्तन द्वारा अर्जित आय के साथ बीओटी परिचालकों से प्राप्त होने वाले अनुमानित राजस्व हिस्सेदारी पर विचार किया है। चूंकि बीओटी परिचालकों से राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों को पत्तन की कंटेनर प्रहस्तन आय के रूप में नहीं माना जा सकता, इसलिए हमने राजस्व हिस्सेदारी को कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि से अलग रखा है जिसपर अवसंरचना विकास और घाटे वाली पत्तन गतिविधियों के प्रति-सहायिकीकरण के लिए अलग-से कार्यवाही की गई है।

तदनुसार, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए कार्गो प्रहस्तन गतिविधि से आय अनुमान सीएचपीटी के अनुमानों रु० 485.30 करोड़, रु० 508.97 करोड़ और 532.20 करोड़ के विपरीत क्रमशः रु० 349.64 करोड़, रु० 366.74 करोड़ और रु० 383.07 करोड़ पर विचार किया गया है।

- (vi). सीएचपीटी ने वर्ष 2009-10 के दौरान अर्जित वास्तविक आय के आधार पर भी पोत संबंधित आय का अनुमान लगाया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए चार प्रमुख समूहों अर्थात् पीओएल पोत, लौह अयस्क पोत, कंटेनर पोतों और अन्य पोतों के अधीन का औसत वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित यातायात मात्रा के लिए समायोजित वर्ष 2009-10 के दौरान प्राप्त किए गए पोतों के तत्संबंधी समूह के वास्तविक कुल जीआरटी के आधार पर अनुमानित किया गया है। प्रमुख पोत संबंधित प्रशुल्क मदों जैसे बर्थिंग और मूरिंग, पत्तन देयताओं और पाइलटेज के अधीन वर्ष 2009-10 के दौरान पत्तन द्वारा अर्जित वास्तविक आय वर्ष 2009-10 के वास्तविक कुल

जीआरटी और आनुपातिक आधार पर अनुवर्ती 3 वर्षों के लिए अनुमानित कुल जीआरटी का प्रयोग करते हुए अनुवर्ती वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए एक्स्ट्रापोलेटेड की गई हैं।

चूंकि पत्तन ने वर्ष 2009-10 के दौरान भारतीय रुपयों में अर्जित कुल पोत संबंधित आय पर विचार किया है, वर्ष 2009-10 के दौरान प्रचलित अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर और मौजूदा बाजार दर में भिन्नता की वजह से राजस्व प्रभाव वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित आय में नहीं दर्शाया गया है।

मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 6.1.1 के अनुसार, विदेशगामी पोतों के लिए पोत संबंधित प्रभार डॉलरों में मूल्यवर्गित किए जाएंगे और भारतीय रुपयों में वसूल किए जाएंगे। इसलिए, विनिमय दर भिन्नता को स्वीकार किए बिना पत्तन द्वारा भेजे गए आय अनुमानन को इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर के संदर्भ में समायोजित किए जाने की आवश्यकता है।

हमारे अनुरोध पर, पत्तन ने बाद में वर्ष 2009-10 और वर्ष 2010-11 की प्रथम छमाही (अप्रैल 2010 से सितम्बर 2010) के दौरान उसके द्वारा सुविचारित विनिमय दरों के ब्योरे भेजे थे। पत्तन ने वर्ष 2009-10 के दौरान विदेशी पोतों से वसूल की गई वास्तविक आय भी भेजी थी। वर्ष 2010-11 की प्रथम छमाही के लिए पोत संबंधित आय अप्रैल 2010 से सितम्बर 2010 तक की अवधि के लिए पोत संबंधित प्रभारों की वसूली के लिए सीएचपीटी द्वारा भेजे गए वास्तविक विनिमय दर ब्योरों के आधार पर रु० 45.63 प्रति अमेरिकी डॉलर की औसत विनिमय दर पर विचार करते हुए समायोजित की गई है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 की दूसरी छमाही से शुरू होने वाली भावी अवधि के लिए पोत संबंधित आय इस मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित रु० 45.05 प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर पर विचार करते हुए समायोजित किया गया है।

उपर्युक्त बदलावों के साथ, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पोत संबंधित गतिविधियों से आय सीएचपीटी के अनुमानों रु० 202.85 करोड़, रु० 213.10 और रु० 221.97 करोड़ के विपरीत क्रमशः रु० 200.56 करोड़, रु० 207.48 करोड़ और रु० 216.11 करोड़ पर विचार किया है।

- (vii). सीएचपीटी ने रेल यातायात की अनुमानित मात्रा पर मौजूदा दरें लागू करते हुए रेलवे गतिविधियों से आय का अनुमान लगाया है। जब कुल लौह अयस्क यातायात रेलवे संचलन के लिए सुविचारित किया जाता है, अनुमानित कोयला यातायात का भाग रेलवे संचलन के लिए सुविचारित किया गया है। पत्तन ने रेलवे आय का अनुमान लगाने के लिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान रेलवे प्रहस्तन के लिए तदर्थ आधार पर क्रमशः कोयला का 3 मी०ट०, 3.5 मी०ट० और 3 मी०ट० परिकल्पित किया है। पत्तन ने अन्य दो वर्षों की तुलना में वर्ष 2011-12 में कोयले के उच्चतर रेलवे संचलन के लिए कारण स्पष्ट नहीं किए हैं। रेलवे गतिविधियों से आय के अनुमानन सीएचपीटी द्वारा प्रेषित गणनाएं लागत विवरण में सुविचारित आय से मेल नहीं खाती है। लागत विवरण में सुविचारित आय पत्तन द्वारा प्रेषित गणनाओं के अनुसार अद्यतन की गई है।

स्पष्ट रूप से बताया जाता है कि रेलवे गतिविधियों के लिए प्रशुल्क इस प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार में नहीं आते हैं। परन्तु कुछ प्रशुल्क मदें जैसे इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित रेल कार्गो के लिए विशेष सेवाओं को रेलवे गतिविधि में शामिल किए गए हैं। चूंकि रेलवे गतिविधि को कार्गो प्रहस्तन परिचालनों के लिए समर्थक गतिविधि के रूप में देखा जाना है, रेलवे गतिविधि से प्रकट होने वाली वित्तीय/लागत स्थिति पर भी इस कार्यवाही में विचार किया गया है।

भले ही कुछ भी कहा गया हो, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि रेलवे प्राधिकरण ने बताया है कि प्रत्येक दो वर्षों में टर्मिनल प्रभारों का समीक्षा करने का नीतिगत निर्णय लिया गया है। मार्च 2006 में सीएचपीटी के प्रशुल्क के पिछले संशोधन के दौरान भी, इस प्राधिकरण ने पत्तन को सलाह दी थी कि यह मामला रेलवे प्रभारों के ऊर्ध्वमुखी संशोधन के लिए रेलवे के सामने रखा जाए क्योंकि यह गतिविधि घाटे में थी। इस संबंध में पूछे गए प्रश्न पर, सीएचपीटी ने कोई प्रतिपुष्टि सूचना नहीं भेजी है। सीएचपीटी को एक बार दोबारा सलाह दी जाती है कि रेलवे प्रभारों के ऊर्ध्वमुखी संशोधन के लिए रेलवे के समक्ष मामला प्रस्तुत करें।

- (viii). सीएचपीटी ने वर्ष 2009-10 के दौरान अर्जित वास्तविक आय के आधार पर संपदा किराया आय का अनुमान लगाया है। पत्तन ने आर्बटिटर क्षेत्र के रूप में इसके अनुमानन और भूमि के प्रत्येक वर्ग के अधीन सुविचारित दर के समर्थन में विस्तृत गणनाएं नहीं भेजी हैं। सीआईटीपीएल से प्राप्ति-योग्य वार्षिक पट्टा प्रभार सीएचपीटी में इसके कंटेनर टर्मिनल परिचालनों के लिए प्रशुल्क के निर्धारण हेतु सीआईटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए प्रस्ताव में पट्टा किराया व्ययों के रूप में सुविचारित राशि के बराबर माना गया है। इसके सिवाय पत्तन द्वारा प्रेषित अनुमानों पर इस विश्लेषण में विश्वास किया गया है। किन्तु संपदा किरायों से आय इस प्रस्ताव में केवल पत्तन की समग्र वित्तीय/लागत स्थिति निर्धारित करने और यह देखने के लिए सुविचारित किए गए हैं कि क्या अधिशेष, यदि इस गतिविधि से वसूली होती है तो अन्य घाटे वाली गतिविधियों के लिए उपयोग किया जा सकेगा, प्रशुल्क नीति दिशानिर्देशों के खंड 2.11.5 में दिए गए अनुसार हैं।

- (ix). वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए अनुमानित कंटेनर यातायात पर वर्ष 2009-10 के दौरान प्राप्त वास्तविक प्रति टीईयू राजस्व हिस्सेदारी लागू करते हुए वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए सीएचपीटी द्वारा सुविचारित रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी अनुमान गलत प्रतीत होते हैं, विशेषतः जब दो बीओटी कंटेनर परिचालकों द्वारा देय राजस्व हिस्सेदारी भिन्न हों। सीआईटीपीएल से राजस्व हिस्सेदारी अगले तीन वर्षों के लिए हमारे द्वारा सुविचारित अनुमानित राजस्व पर सीआईटीपीएल द्वारा देय राजस्व हिस्सेदारी का प्रतिशत लागू करते हुए अनुमानित किया गया है, प्रशुल्क के निर्धारण के इसके प्रस्ताव में जिसका इस प्रस्ताव के साथ समान्तरतः निपटान किया गया है। सीसीटीपीएल से राजस्व हिस्सेदारी पत्तन द्वारा अनुमानित कुल कंटेनर यातायात पर विचार करते हुए इसके द्वारा देय प्रतिशत राजस्व हिस्सेदारी घटाव इसके प्रशुल्क के निर्धारण के लिए सीआईटीपीएल के प्रस्ताव में हमारे द्वारा सुविचारित अगले 3 वर्षों में सीआईटीपीएल द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए अनुमानित कंटेनर यातायात के आधार पर अनुमानित किए गए हैं।
- (x). सीएचपीटी ने वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों को आधार रूप में लेते हुए वेतनों तथा मजदूरी के लिए 10 प्रतिशत, सभी अन्य व्ययों के लिए 5 प्रतिशत और प्रबंधन तथा सामान्य उपरिव्ययों के लिए 8 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि कारक को लागू करते हुए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए परिचालन व्ययों का अनुमान लगाया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए सीएचपीटी के अनुमान वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों को आधार रूप में लेते हुए वर्ष 2010-11 के दौरान निर्णीत किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अंगीकृत 3.76 प्रतिशत का वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किए गए हैं।
- वर्ष 2009-10 के लिए वेतन संबंधी वास्तविक व्यय में श्रेणी-1 और 2 अधिकारियों के वेतन के संशोधन को शामिल नहीं किया गया था क्योंकि इस संशोधन को जुलाई 2010 के दौरान अंतिम रूप दिया गया है, जैसाकि सीएचपीटी द्वारा बताया गया है। जैसाकि सीएचपीटी द्वारा पुष्टि की गई है, इस संबंध में वार्षिक प्रभाव बकाया राशियों के अलावा लगभग ₹0 10 करोड़ है और पत्तन ने वर्ष 2010-11 के अनुमानों में इस प्रभाव पर विचार करने का अनुरोध किया है। चूंकि श्रेणी-1 और 2 अधिकारियों के वेतन संशोधन पत्तन में पहले ही कार्यान्वित किए जा चुके हैं, इसलिए ₹0 10 करोड़ का प्रभाव वर्ष 2010-11 के वेतन अनुमान में सुविचारित किया गया है और वर्ष 2011-12 और 2012-13 के अनुमानों को 3.76 प्रतिशत का वार्षिक वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किया गया है।
- (xi). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.7.1 विनिर्दिष्ट करता है कि परिसंपत्तियों के मूल्यहास के प्रयोजन के लिए, कम्पनी अधिनियम के अनुसार अंगीकृत जीवनकाल प्रतिमानकों का अनुसरण करते हुए स्ट्रेट लाइन पद्धति पत्तन न्यासों के मामले में स्वीकृत की जाएगी। पत्तन ने बताया है कि उसने कम्पनी अधिनियम में विनिर्दिष्ट की गई दरों के अनुसार मूल्यहास परिकलित करने में कठिनाईयां अभिव्यक्त करते हुए सरकार द्वारा निर्धारित जीवनकाल प्रतिमानकों के अनुसार स्ट्रेट लाइन पद्धति पर मूल्यहास परिकलित किया है। सीएचपीटी द्वारा अंगीकृत दृष्टिकोण प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं पाया गया है। जब हमारे विश्लेषण में पत्तन द्वारा भेजे गए मूल्यहास के अनुमानों पर विश्वास किया गया है, सीएचपीटी को सलाह दी जाती है कि अपने प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों का पालन किया जाए। चूंकि प्रमुख परिसंपत्ति परिवर्धन इस विश्लेषण के बाद वाले भाग में यथा स्पष्ट संशोधित किया गया है, मूल्यहास अनुमान सकल प्रखंड में किए गए परिवर्धनों में बदलावों के अनुसार संशोधित किया गया है।
- (xii). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए सीएचपीटी द्वारा सुविचारित वित्त और विविध आय तथा व्यय के अनुमानों में पूर्व अवधि आय के लिए ₹0 5 करोड़ प्रत्येक तथा प्रत्येक वर्ष के लिए पूर्व अवधि व्यय शामिल हैं। सामान्यतः पूर्व अवधि आय तथा व्यय अनुमान स्तर पर सुविचारित नहीं किए जाते हैं। अतः, अनुमानित पूर्व अवधि आय और व्ययों को अलग रखा गया है।
- (xiii). सीएचपीटी ने वर्ष 2010-11 के लिए सकल प्रखंड में ₹0 8731.00 लाख के परिवर्धन प्रस्तावित किए हैं। वे सिविल कार्यों (₹0 5759.00 लाख), संयंत्र तथा मशीनरी (₹0 277.50 लाख), फ्लोटिला और फ्लोटिंग क्रॉफ्ट्स (₹0 60.00 लाख), क्रेन और वाहन (₹0 520.50 लाख), जल, बिजली, टेलीकॉम और अग्नि शामक संस्थापन (₹0 1424.00 लाख), तेल पाइपलाइन संस्थापन (₹0 65.00 लाख) और रेलवे तथा रोलिंग स्टॉक (₹0 625.00 लाख) कुल ₹0 8731.00 लाख से संबंधित हैं। आईएमयू ने बताया है कि कुछ योजनाएं जिनके लिए ₹0 96 लाख का टोकन प्रावधान किया गया है, वापस लिए जाने की संभावना नहीं है। चेन्नई एन्नोर पोर्ट रोड कनेक्टिविटी प्रोजेक्ट (₹0 100.00 लाख) और संमर्पित एलवेटेड एक्सप्रेस-वे (₹0 2500.00 लाख) प्रशुल्क के निर्धारण के लिए विचार नहीं किया जा सकता क्योंकि वे संयुक्त उद्यम के माध्यम से शुरू किया जाना बताया गया है। आईएमयू ने बताया है कि मेगा कंटेनर टर्मिनल, दूसरे कंटेनर टर्मिनल आदि के विकास के लिए ₹0 353.00 लाख की बीओटी परियोजनाओं के लिए अन्य पूंजी व्यय अलग से निर्धारित किए गए हैं। ₹0 353.00 लाख का अनुमानित व्यय सुविचारित नहीं किया जा सकता क्योंकि वे बीओटी परियोजनाओं के विकास से संबंधित हैं। इसके अलावा, ₹0 383.50 लाख की अन्य योजनाएं हैं जिन्हें इस आधार पर अलग रखा गया है कि उनके वर्ष 2010-11 में पूरा होने की संभावना नहीं है। समग्र रूप से, वर्ष 2010-11 के दौरान सकल प्रखंड में ₹0 5298.50 लाख की राशि परिवर्धनों के रूप में सुविचारित की गई है।

- (xiv). वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए पूर्वानुमान पिछले वर्ष पर 5 प्रतिशत प्रत्येक द्वारा वर्ष 2010-11 के लिए प्रस्तावित परिवर्धनों में वृद्धि करते हुए पत्तन द्वारा अनुमानित किए गए हैं। तथापि, योजनाओं के ब्योरे इन वर्षों के दौरान पूरे किए जाएंगे उपलब्ध नहीं हैं। ब्योरों के अभाव में, अगले दो वर्षों 2011-12 और 2012-13 के लिए रु0 5298.50 लाख की यही मात्रा तदर्थ आधार पर सुविचारित की गई है परन्तु सीएचपीटी के प्रशुल्क की अगली समीक्षा के दौरान वास्तविक आंकड़ों से सत्यापन किया जाएगा।
- (xv). जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2006-07 से 2008-09 से संबंधित बीओटी परिचालक से रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्ति का 50 प्रतिशत वर्ष 2011-12 से 2012-13 के सकल प्रखंड में प्रस्तावित परिवर्धनों के लिए उपयोगिता रूप में सुविचारित किया गया है और प्रस्तावित परिवर्धनों की शेष राशि प्रतिलाभ स्वीकृत किए जाने के प्रयोजन के लिए ही सुविचारित किए गए हैं। इस संबंध में स्थिति निम्नलिखित तालिका में दी गई है:-

(रु0 लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	2009-10 (वास्तविक)	2010-11 (अनुमान)	2011-12 (अनुमान)	2012-13 (अनुमान)
क	वर्ष की समाप्ति पर नियोजित पूंजी	62345.72	64453.02	66274.08	67663.37
ख	एस्क्रो खाते से उपयोगिताएं				
(i)	वर्ष के दौरान एस्क्रो खाते से वित्तपोषित परिसंपत्तियां	3598.34	4300.04	5086.76	5298.50
(ii)	संचयी उपयोगिता	3598.34	7898.38	12985.14	18283.64
	घटाएँ: एस्क्रो खाते से वित्तपोषित परिसंपत्तियों पर मूल्यह्रास				
(iii)	वर्ष के दौरान मूल्यह्रास	0.00	94.69	238.02	407.58
(iv)	संचयी मूल्यह्रास	0.00	94.69	332.71	740.29
(v)	एस्क्रो खाते से वित्तपोषित परिसंपत्तियों का लिखित मूल्य (ii) - (iv)	3598.34	7803.69	12652.43	17543.35
ग	प्रतिलाभ के लिए पात्र बनाने हेतु नियोजित जमा शेष पूंजी [क-ख(v)]	58747.38	56649.33	53621.65	50120.02

- (xvi). परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड का सीएचपीटी द्वारा प्रेषित व्यवसाय-परिसंपत्तियों, व्यवसाय-संबंधित परिसंपत्तियों और सामाजिक दायित्व परिसंपत्तियों में वर्गीकरण पर विश्वास किया गया है। सीएचपीटी ने यह भी पुष्टि की है कि केवल पूरी हुई और शुरू की गई परिसंपत्तियों को ही नियोजित पूंजी के लिए गिना गया है। यह भी पुष्टि की गई है कि बीओटी परिचालकों को हस्तांतरित परिसंपत्तियों पर इस प्रस्ताव में विचार नहीं किया गया है।
- (xvii). सीएचपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए कार्यगत पूंजी वर्ष 2009-10 के वास्तविक आंकड़ों के बराबर अनुमानित की है। सीएचपीटी ने तत्संबंधी वर्षों के लिए कार्यगत पूंजी परिकलित करने के लिए वर्ष 2010-11 से 2012-13 हेतु आय और व्यय अनुमानों पर विचार नहीं किया है। चालू परिसंपत्तियों के अनुमान विविध देनदारियों, वस्तुसूची और रोकड़ शेष के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानों का अनुसरण करते हुए संशोधित किए गए हैं। सीएचपीटी द्वारा यथा अनुमानित चालू देयता लेखा में ली गई है।
- (xviii). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए नियोजित संशोधित पूंजी तदनुरूपी वर्षों के लिए रु0 678.40 करोड़, रु0 736.37 करोड़ और रु0 789.29 करोड़ पर सीएचपीटी के अनुमानों की तुलना में क्रमशः रु0 566.49, रु0 536.22 करोड़ और रु0 501.20 करोड़ परिगणित होती है।
- (xix). सीएचपीटी ने वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए क्रमशः 71.99 मी0ट0, 75.59 मी0ट0, 79.37 मी0ट0 पर समय पत्तन की अभिकल्प क्षमता संप्रेषित की है जिसमें निजी परिचालकों द्वारा परिचालित कंटेनर टर्मिनलों की क्षमता शामिल है। केवल सीएचपीटी द्वारा परिचालित सुविधाओं की क्षमता वर्ष 2010-11 से 2012-2013 के लिए क्रमशः 33.87 मी0ट0, 35.56 मी0ट0 और 37.34 मी0ट0 देखी गई है। तत्संबंधी वर्षों के लिए 41.32 मी0ट0, 43.39 मी0ट0 और 45.54 मी0ट0 की अनुमानित यातायात स्थिति पर विचार करते हुए, क्षमता उपयोगिता सभी तीन वर्षों के लिए एकसमान रूप से 122 प्रतिशत परिगणित होती है। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.10 के अनुसार, अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ 60 प्रतिशत और अधिक के क्षमता उपयोग के लिए स्वीकार्य होगा। चूंकि अनुमानित क्षमता उपयोगिता 60 प्रतिशत से अधिक है, सीएचपीटी अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ के लिए पात्र है। वर्ष 2010-11 के लिए निर्धारित प्रतिलाभ की दर व्यवसाय परिसंपत्तियों के लिए 16 प्रतिशत और व्यवसाय-संबंधित परिसंपत्तियों के लिए 8.4 प्रतिशत है। व्यवसाय परिसंपत्तियों के लिए 16 प्रतिशत और व्यवसाय संबंधित परिसंपत्तियों के लिए 8.40 प्रतिशत का अधिकतम स्वीकार्य प्रतिलाभ सभी वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए सुविचारित किए गए हैं।
- (xx). उपर्युक्त चर्चा के अधीन, समय पत्तन के लिए लागत विवरण और विभिन्न मुख्य गतिविधियां संशोधित की गई हैं। संशोधित लागत विवरण अनुलग्नक-1 (क) से (ड) रूप में संलग्न किए गए हैं।

(क). समग्र पत्तन की मुख्य गतिविधियों के सारबद्ध परिणाम निम्नवत् हैं:-

(रुपये लाखों में)

क्र. सं.	विवरण	परिचालन आय			निवल अधिशेष/(घाटा)			जोड़	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में			औसत अधिशेष/घाटा %
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13		2010-12	2011-13	2012-14	
1	समग्र पत्तन	61315.72	64267.34	67100.59	-1262.97	579.79	2407.10	1723.92	-2.06%	0.90%	3.59%	0.89%
2	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	34964.30	36673.95	38307.08	-3790.75	-3101.92	-2442.34	-9335.01	-10.84%	-8.46%	-6.38%	-8.49%
3	पत्तन और गोदी गतिविधि	20056.25	20748.24	21611.20	-404.00	32.14	714.47	342.61	-2.01%	0.15%	3.31%	0.55%
4	रेलवे गतिविधि	4683.35	5013.45	5125.82	-3446.45	-3360.16	-3498.97	-10305.58	-73.59%	-67.02%	-68.26%	-69.53%
5	संपदा गतिविधि	1611.82	1831.70	2056.49	-635.30	-452.02	-259.45	-1346.78	-39.42%	-24.68%	-12.62%	-24.49%

(ख). कार्गो प्रहस्तन और पोत संबंधित गतिविधियों के अधीन विभिन्न उप-गतिविधियों के सारबद्ध परिणाम नीचे दिए गए हैं:-

क्र. सं.	विवरण	परिचालन आय			निवल अधिशेष/(घाटा)			जोड़	निवल अधिशेष/(घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में			औसत अधिशेष/घाटा %
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13		2010-12	2011-13	2012-14	
1	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि समग्र रूप में	34964.30	36673.95	38307.08	-3790.75	-3101.92	-2442.34	-9335.01	-10.84%	-8.46%	-6.38%	-8.49%
(क)	सामान्य कार्गो भंडारण सहित	16085.19	16895.14	17715.51	-3146.56	-2922.71	-2669.22	-8738.49	-19.56%	-17.30%	-15.07%	-17.24%
(ख)	क्रेनेज और एफएलटी	1000.00	1100.00	1100.00	-713.24	-664.50	-721.40	-2099.14	-71.32%	-60.41%	-65.58%	-65.60%
(ग)	एफसी थगम/वेगइ	140.00	150.00	150.00	-807.63	-798.21	-794.66	-2400.50	-576.88%	-532.14%	-529.77%	-545.57%
(घ)	भांडागार	4250.00	4360.00	4470.00	2782.71	2852.75	2924.64	8560.11	65.48%	65.43%	65.43%	65.44%
(ङ)	पीओएल	2858.83	3004.33	3153.67	1152.26	1275.93	1410.09	3838.29	40.31%	42.47%	44.71%	42.57%
(च)	लौह अयस्क	10592.33	11126.55	11679.20	-1756.28	-1579.70	-1373.84	-4709.82	-16.58%	-14.20%	-11.76%	-14.10%
(छ)	कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि	37.95	37.93	38.71	-1302.02	-1265.48	-1217.95	-3785.45	-3430.89%	-3336.37%	-3146.34%	-3303.48%
2	पत्तन और गोदी गतिविधि	20056.25	20748.24	21611.20	-404.00	32.14	714.47	342.61	-2.01%	0.15%	3.31%	0.55%
(क)	बर्थिंग एवं मूरिंग	4665.08	4841.40	5089.83	-2354.89	-2245.41	-2036.22	-6636.52	-50.48%	-46.38%	-40.01%	-45.47%
(ख)	पत्तन देयताएं	4903.07	5072.81	5151.61	2613.63	2802.72	2906.19	8322.54	53.31%	55.25%	56.41%	55.02%
(ग)	टोवेज एवं पाइलटेंज	10488.09	10834.02	11369.76	-661.18	-523.53	-153.81	-1338.52	-6.30%	-4.83%	-1.35%	-4.09%
(घ)	कबाड़ एवं डाइवर्स	0.00	0.00	0.00	-1.56	-1.64	-1.69	-4.89	--	--	--	--

(xxi). (क). वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर अनुमानित वित्तीय स्थिति ₹0 17.24 करोड़ का कुल अधिशेष दर्शाती है, जिसमें वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों का 50 प्रतिशत राशि ₹0 223.69 करोड़ है। इसलिए, विभिन्न प्रशुल्क मदों की दरों में वृद्धि करने वाले सीएचपीटी के प्रस्ताव को खारिज किया गया है।

(ख). कार्गो संबंधित सेवाओं का, भंडारण सहित सामान्य कार्गो ₹0 87.38 करोड़ का कुल घाटा दर्शाता है; क्रेनेज और एफएलटी ₹0 45.00 करोड़ का कुल घाटा दर्शाता है; भांडागार ₹0 85.60 करोड़ का कुल घाटा दर्शाता है; पीओएल ₹0 38.38 करोड़ का कुल घाटा दर्शाता है; लौह अयस्क ₹0 47.10 करोड़ का कुल घाटा दर्शाता है और कंटेनर प्रहस्तन गतिविधि ₹0 37.85 करोड़ का कुल घाटा दर्शाती है। समग्र कार्गो प्रहस्तन ₹0 93.35 करोड़ का कुल घाटा दर्शाता है।

(ग). समग्र पोत संबंधित गतिविधि ₹0 3.43 करोड़ का कुल अधिशेष दर्शाती है। पोत संबंधित प्रभारों का, बर्थिंग और मूरिंग गतिविधि ₹0 66.37 करोड़ का कुल घाटा दर्शाती है, टोवेज और पाइलटेंज गतिविधि ₹0 13.39 करोड़ का कुल घाटा दर्शाती है और साल्वेज गतिविधि ₹0 4.89 लाख का मामूली घाटा दर्शाती है। पत्तन देयताएं ₹0 83.23 करोड़ का कुल अधिशेष दर्शाती हैं।

(घ). रेलवे गतिविधि ₹0 103.06 करोड़ का कुल घाटा दर्शाती है और संपदा गतिविधि ₹0 13.47 करोड़ का कुल घाटा दर्शाती है।

(ङ). ऊपर सूचीबद्ध सभी गतिविधियों का कुल निवल घाटा ₹0 206.45 करोड़ परिगणित होता है। जैसाकि पहले बताया गया है, वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानित रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों का 50 प्रतिशत ₹0 223.69 करोड़ परिगणित होता है। यदि ₹0 223.69 करोड़ की यह राशि

प्रति-सहायिकी के लिए उपयोग की जाती है, जैसा पिछली समीक्षा में किया गया था, तो सीएचपीटी के हाथों में उपलब्ध अधिशेष रु० 17.24 करोड़ परिगणित होता है।

- जैसाकि पहले बताया गया है, संपदा गतिविधि वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए घाटा स्थिति दर्शाती है। इसके संपदा किरायों के संशोधन के लिए सीएचपीटी द्वारा दाखिल किया गया पृथक प्रस्ताव पत्तन द्वारा बाद में वापस ले लिया गया है और यह मामला निपटान के लिए इस प्राधिकरण द्वारा समान्तरतः सुविचारित किया गया है। जब वर्तमान संपदा किराये सीएचपीटी द्वारा दाखिल (किए जाने वाले) संशोधित प्रस्ताव के आधार संशोधित किए गए हैं, कम से कम वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए रु० 7.11 करोड़ का कुल घाटा खत्म किया जाएगा। इसका अर्थ है कि सीएचपीटी के पास इस प्रशुल्क चक्र के अधीन शामिल अवधि के दौरान रु० 24.35 करोड़ का कुल अतिरिक्त अधिशेष है। यह अतिरिक्त अधिशेष वर्तमान प्रशुल्क में समायोजन के लिए सुविचारित किया गया है जैसाकि नीचे दर्शाया गया है।
- (च). प्रदूषण लेवी से आय और प्रदूषण के नियंत्रण पर व्ययों को दर्शाते हुए पृथक लेखा भेजने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा दी गई सलाह के अनुसार, मार्च 2006 के पिछले प्रशुल्क आदेश रु० 5/- प्रति टन की प्रदूषण लेवी अनुमोदित करते समय, सीएचपीटी ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए आय और व्यय के ब्योरे भेजे हैं जो पूंजी व्यय तथा आबंटित उपरिव्ययों को पूरा करने के बाद भी अधिशेष दर्शाते हैं। अन्य पत्तनों जैसे विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी), मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) और एमओपीटी में साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल) में अनुमोदित प्रदूषण लेवी रु० 1.50 प्रति टन से रु० 2.15 प्रति टन के बीच है। चूंकि इस संबंध में सीएचपीटी की लागत स्थिति अधिशेष दर्शाती है, इसलिए रु० 5/- प्रति मीट्रिक टन की मौजूदा दर को कम करके रु० 3/- प्रति मीट्रिक टन किया गया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान प्रदूषण लेवी से सीएचपीटी द्वारा अनुमानित कुल आय क्रमशः रु० 12.25 करोड़, रु० 12.74 करोड़ और रु० 13.14 करोड़ हैं। कम की गई दर पर, जनवरी 2011 से मार्च 2013 तक की अवधि के लिए अनुमानित राजस्व लगभग रु० 11.58 करोड़ तक कम हो जाएगा।
- (छ). उपयोक्ताओं की यह सामान्य चिंता रही है कि सीएचपीटी में पोत संबंधित प्रभार ज्यादा हैं। पत्तन में पोत संबंधित गतिविधि के संदर्भ में, यह स्वीकार करना होगा कि पत्तन में प्रवेश करने वाले ज्यादातर पोत पत्तन देयताओं, पाइलटेज और टोवेज शुल्क तथा बर्थ किराया प्रभारों की अदायगी करते हैं, जिसका असर आयातक/निर्यातकों पर पड़ता है। पोत संबंधित गतिविधि में, रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी प्राप्तियों से प्रति-सहायिकी के लाभ से भी पहले अधिशेष दर्शाने वाली केवल यही उप-गतिविधि 'पत्तन देयताएं' है। अतः समायोजन के लिए उपलब्ध रु० 12.77 करोड़ के अधिशेष का शेष पत्तन देयताओं की मौजूदा दरों में कटौती के लिए सुविचारित किया गया है।

जनवरी 2011 से मार्च 2013 अवधि के लिए पत्तन देयताओं के लेखा पर अनुमानित परिचालन आय रु० 114.50 करोड़ परिगणित होती है। रु० 114.50 करोड़ की पत्तन देयता आय के प्रतिशत रूप में रु० 12.77 करोड़ का अतिरिक्त अधिशेष 11.16 प्रतिशत परिगणित होता है। अतः पत्तन देयताओं की मौजूदा दरें 11 प्रतिशत तक कम की गई हैं।

- (xxii). सीएचपीटी ने मार्च 2006 में अपने दरमान की पिछली समीक्षा में विनिर्दिष्ट की गई 12.25 प्रतिशत वार्षिक दर से ब्याज की दंडात्मक दर को बनाए रखा है। चूंकि दंडात्मक ब्याज की दर भारतीय स्टेट बैंक के पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक होनी चाहिए जैसाकि मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 में विनिर्दिष्ट किया गया है, 12.25 प्रतिशत के प्रचलित पीएलआर के संदर्भ में प्रस्तावित नोट (vi) (ख) उपयुक्ततः संशोधित किया गया है।
- (xxiii). (क). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देश पाइलटेज शुल्क के लिए तीन स्लैब ढांचे का निर्धारण विनिर्दिष्ट करते हैं। इसके अलावा, और विनिर्दिष्ट के अनुसार, पाइलटेज शुल्क की इकाई दर जीआरटी स्लैबों को बढ़ाने के लिए कम की जानी चाहिए, ताकि यह बड़े आकार वाले पोतों के लिए आकर्षक रह सके।
- (ख). मार्च 2006 से पहले मौजूदा दरमान में, लौह अयस्क पोतों के लिए और लौह अयस्क पोतों से इतर पाइलटेज शुल्क की दरें 6 जीआरटी स्लैबों में अलग-से निर्धारित किए गए थे। पोतों के बढ़ते जीआरटी के अनुरूप पाइलटेज शुल्क की इकाई दर की वृद्धि की वजह से बड़े आकार के पोत छोटे आकार के पोतों की तुलना में अधिक पाइलटेज शुल्क का भुगतान करते हैं। इस प्रावधान के विपरीत, प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यथा परिकल्पित युक्तिकरण, यदि किया जाता है, छोटे आकार के पोतों से यह अपेक्षा करेगा कि राजस्व प्रभारों में तीव्र वृद्धि के बोझ को वहन करे। चूंकि सीएचपीटी के प्रशुल्क की मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के कार्यान्वयन के बाद मार्च 2006 में पहली बार समीक्षा की गई थी और यह स्वीकार करते हुए कि एक ही बार में तत्कालीन पाइलटेज स्लैब ढांचे के युक्तिकरण से सीएचपीटी और उपयोक्ताओं को परेशानी होगी, इस प्राधिकरण ने सीएचपीटी के अनुरोध पर लौह अयस्क पोतों पर पाइलटेज शुल्क की वसूली के लिए तत्कालीन छह स्लैब ढांचे को जारी रखना अनुमोदित कर दिया था और सीएचपीटी तथा उपयोक्ताओं द्वारा उस समय संयुक्त रूप से प्रस्तावित गैर-लौह अयस्क पोतों पर पाइलटेज शुल्क की वसूली के लिए एकमुश्त उपाय के रूप में छह स्लैब ढांचा इस शर्त के अधीन

अनुमोदित किया था कि सीएचपीटी अगली समीक्षा के समय इस प्रशुल्क मद का उपयुक्त युक्तिकरण अवश्य प्रस्तुत करेगा।

- (ग). 2006 में निर्धारित इसके दरमान के संशोधन के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करते समय पत्तन ने मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों को लागू करने की कोशिश करने के लिए 2006 के प्रशुल्क आदेश द्वारा पत्तन को विशिष्ट सलाह के बावजूद, इस दिशा में कार्य किया प्रतीत नहीं होता है। दूसरी तरफ, पत्तन ने इस समय 2006 के प्रशुल्क आदेश द्वारा यथा अनुमोदित प्रशुल्क ढांचे के साथ जारी रखने का प्रस्ताव भी किया है क्योंकि मौजूदा स्लैब ढांचा 'सहमत ढांचा' था। संयोगवश, किसी भी उपयोक्ता ने मौजूदा स्लैब ढांचे पर कोई शिकायत नहीं की है।
- (xxiv). (क). मार्च 2006 में सीएचपीटी के दरमान के पिछले सामान्य संशोधन के दौरान, 'पत्तन सुविधा' के तत्कालीन प्रावधान को बनाए रखते हुए एक नया प्रावधान शामिल किए जाने की मांग की गई थी। वह नया प्रावधान "किसी अन्य कार्गो पोत" का "विशिष्ट कार्गो पोत" के लिए विनियुक्त बर्थ से से विनियुक्त बर्थ में "विशिष्ट कार्गो पोत" बनाए रखने के लिए किसी अन्य बर्थ में स्थानांतरण से संबंधित है।
- (ख). उक्त प्रावधान अनुमोदित करते समय, जैसाकि पत्तन द्वारा प्रस्तावित किया गया था, इस प्राधिकरण का मत था कि या तो यह स्थिति पत्तन सुविधा के लिए प्रकट हुई है अथवा यह वादविवाद योग्य बिन्दु नहीं है। किन्तु पत्तन के निर्णय पर विश्वास करते हुए, उस समय प्रस्तावित नया प्रावधान अनुमोदित किया गया था।
- (ग). अब, पत्तन स्वयं ही 'पत्तन सुविधा' के उस समय शामिल किए गए प्रावधान का एक हिस्सा हटाते हुए उस समय शामिल किए गए प्रावधान को सरल बनाना चाहता है। सरलीकृत प्रावधान, इस प्रकार बनाए रखने के लिए प्रस्तावित कि 'विशिष्ट कार्गो पोत' के बर्थ के सामान्य घुमाव की स्थिति में, यदि विनियुक्त बर्थ खाली न हो, विनियुक्त बर्थ से अन्य कार्गो पोत का स्थानांतरण विशिष्ट कार्गो पोत व्यवस्थित करने के लिए पत्तन सुविधा रूप में बनाया जाना चाहिए। हालांकि सीएचपीटी ने प्रस्तावित सरलीकरण के लिए कोई कारण नहीं बताया है, परन्तु प्रस्तावित निरूपण अनुमोदित किया गया है।
- (xxv). मौजूदा दरमान कार्गो सृजित प्रदूषण जैसे लौह अयस्क, कोयला तथा कोक शरेडेड स्क्रैप, उर्वरक आदि पर प्रदूषण लेवी, सामान्य घाटशुल्क प्रभारों के अलावा, की वसूली के लिए दिया गया है। जनवरी 2009 में दाखिल किए गए सीएचपीटी के मूल प्रस्ताव में सीएचपीटी ने कार्गो की सूची में खनिजों को शामिल करने का प्रस्ताव किया था जो प्रदूषण लेवी आकर्षित करते हैं। इसने बाद में इस आधार पर पाइप लाइनों अथवा ट्रकों के माध्यम से गुजरने वाले सभी लिक्विड बल्क को शामिल करने का प्रस्ताव किया था कि लिक्विड बल्क जल क्षेत्र को गन्दा और प्रदूषित करता है। तथापि, पत्तन ने जून 2010 के अपने अद्यतन प्रस्ताव में उपर्युक्त दोनों समावेशों को बिना इसका कोई कारण बताए हटा लिया था। इसलिए, कार्गो की मौजूदा सूची जो प्रदूषण लेवी आकर्षित करेगी अपरिवर्तित रहेगी, परन्तु रु 5/- प्रति टन की मौजूदा दर को कम करके रु 3/- प्रति टन किया गया है।
- (xxvi). 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित सरकार की तटीय रियायत नीति के अनुसार, तटीय कार्गो के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए। 150 टन फ्लोटिंग क्रेन द्वारा तटीय पैकेजों के प्रहस्तन के लिए दरें मौजूदा व्यवस्था के अनुसार निर्धारित की गई हैं। तथापि, सीएचपीटी द्वारा अपने संशोधित प्रस्ताव में प्रस्तावित तटीय दरें सामान्य कार्गो संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक हैं। इसलिए, उन्हें तटीय रियायत नीति के अनुसार संशोधित किया गया है।
- (xxvii). इस प्राधिकरण ने मार्च 2006 के अपने पिछले प्रशुल्क आदेश में इस शर्त के साथ किसी भी कार्यदिवस और रविवार अथवा पत्तन अवकाश दिवस को किसी पारी के दौरान दूसरी और तीसरी पालियों के दौरान 150 टन फ्लोटिंग क्रेन के कार्य के लिए रु 10,000 प्रति पाली की शुल्क वसूल करने के लिए अनुमोदन प्रदान किया था कि इस दर को आधार दर में उपयुक्त समायोजन करते हुए अगली समीक्षा के समय हटा दिया जाएगा। इसके बावजूद सीएचपीटी ने आधार दर में बिना कोई उपयुक्त समायोजन किए मूल प्रावधान को बनाए रखा है। सीएचपीटी से प्रश्न पूछे जाने पर पत्तन ने बताया था कि कई बार उक्त फ्लोटिंग क्रेन का दूसरी अथवा तीसरी पाली के दौरान सेवा में गुजरना बहुत मामूली है, वर्ष 2006 से 2009 तक पिछले चार वर्षों में केवल 79 बार। सीएचपीटी ने यह भी बताया है कि रु 10,000/- प्रति पाली की वसूली के लिए प्रावधान पिछले संशोधन के दौरान उपयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श में पत्तन द्वारा की गई पहल है।

इस स्थिति पर विचार करते हुए कि दूसरी और तीसरी पाली के दौरान 150 टन फ्लोटिंग क्रेन को लगाए जाने की घटनाएं ज्यादा महत्वपूर्ण नहीं हैं और इसे ध्यान में रखते हुए कि रु 10,000/- के शुल्क हो हटाने के लिए आधार दर में समायोजन से उपयोक्ताओं पर अतिरिक्त बोझ पड़ेगा, इसलिए यह प्राधिकरण पत्तन के इस निर्णय को मानने के लिए प्रवृत्त है।

- (xxviii). इस प्राधिकरण ने ग्रेनाइट प्रखंडों पर सीएचपीटी द्वारा क्रेनेज प्रभारों की वसूली के संबंध में हिन्दुस्तान चेम्बर ऑफ कॉमर्स से प्राप्त हुए संदर्भ का निपटान करते समय अपने आदेश सं. टीएमपी/13/2008-सीएचपीटी, दिनांक 13 अगस्त 2010 द्वारा सीएचपीटी के दरमान में प्रासंगिक प्रावधान संशोधित किए थे। तथापि, सीएचपीटी ने मसौदा दरमान में उक्त संशोधनों को शामिल नहीं किया है। प्रासंगिक प्रावधानों को इस प्राधिकरण द्वारा यथा आदेशित अद्यतन किया जाना चाहिए।

(xxix). अपना मूल प्रस्ताव प्रस्तुत करने के बाद जनवरी 2009 में सीएचपीटी द्वारा हमें उपलब्ध करवाए गए मसौदा दरमान में, पत्तन ने कुछ शर्तें प्रस्तावित की थीं, यदि परेषिती/क्लियरिंग एजेंट/कार्गो का स्वामी पत्तन द्वारा नीलामी बिक्री से पहले प्रत्यक्त कार्गो/अनिकासित/अदावाकृत कार्गो वापस लेने का अनुरोध करता है। पत्तन ने शर्त का प्रस्ताव करते समय यह कारण दिया था कि यह शर्तों का पुनर्विवरण मात्र है जो 1992 के दरमान में प्रचलित थे। वह परिस्थितियां जिनके अधीन उक्त खंड को 1992 में हटाया गया था, सीएचपीटी द्वारा स्पष्ट नहीं किया गया था जबकि हमने इस संबंध में प्रश्न किया था। तथापि, जून 2010 के अपने अद्यतन प्रस्ताव के साथ सीएचपीटी द्वारा बाद में प्रस्तुत किए गए मसौदा दरमान इस संबंध में कुछ नहीं कहा गया है। इसलिए, यह मान लिया गया है कि पत्तन पूर्ववर्ती समावेशन प्रस्तावित नहीं करना चाहता था।

(xxx). इस प्राधिकरण ने महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 54 के अधीन भारत सरकार द्वारा जारी किए गए आदेश दिनांक 17 सितम्बर 2009 के अनुपालन में महापत्तन न्यासों में प्रभार्य चीनी और दालों के मामले में विलंबशुल्क प्रभारों/लाइसेंस शुल्क से संबंधी अनुसूची संशोधित करते हुए एक आदेश दिनांक 22 सितम्बर 2009 पारित किया था। आदेश दिनांक 22 सितम्बर 2009 पारित करते समय, इस प्राधिकरण ने निर्धारित किया था कि संशोधित दरों की अनुसूची 31 मार्च 2010 तक अथवा अगले आदेशों तक, जैसाकि सरकार द्वारा अपने आदेश दिनांक 17 सितम्बर 2009 में विनिर्दिष्ट किया गया है, प्रभावी रहेगी।

पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने पत्र सं. पीटी-11033/46/2009-पीटी दिनांक 1 अक्टूबर 2010 द्वारा सलाह दी थी कि चीनी और दालों पर लागू विलंबशुल्क प्रभार 1 अक्टूबर 2010 से हटा लिए जाएं।

वैसे, सीएचपीटी द्वारा इस प्राधिकरण के आदेश दिनांक 22 सितम्बर 2009 द्वारा निर्णय के आधार पर अपने दरमान में शामिल किए गए चीनी और दालों से संबंधित प्राक्धान को हटा दिया गया है।

(xxxi). संयोगवश, सीएचपीटी ने प्रशुल्क ढांचे के सरलीकरण के आधार पर और क्रेनों की आपूर्ति और उपयोग के संबंध में विभिन्न व्यक्तियों द्वारा विभिन्न निर्वर्तनों को दूर करने और उपयोक्ताओं द्वारा विभिन्न अनुमतियां लेने की जरूरत को दूर करने के लिए भी मोबाइल क्रेनों और फोर्क लिफ्ट ट्रकों के किराया प्रभारों को मिलाने के लिए मौजूदा 4 स्लैबों से एकल स्लैब करने का प्रस्ताव किया है। वर्तमान स्लैब दरों को परिभाषित करने की मुश्किलों को दूर करने और अनुमतियों की संख्या जो वर्तमान स्लैब ढांचे के तहत प्राप्त करनी होंगी के बारे में प्रश्न किए जाने पर, सीएचपीटी ने पहले दिए गए कारणों को दोहरा दिया है। तथापि, जून 2010 में संशोधित प्रस्ताव भेजते समय, सीएचपीटी ने स्लैब ढांचे को मिलाने की अपनी कोशिश को छोड़ दिया है और बिना कोई कारण दिए मौजूदा 4 स्लैब ढांचे को बनाए रखा है।

(xxxii). वर्तमान व्यवस्था में, विलंबशुल्क प्रभार सीएचपीटी के अंतरण क्षेत्र में पड़े आयात कार्गो के लिए स्लैबों में निःशुल्क दिवसों के बाद की अवधि के लिए निर्धारित हैं। वर्तमान दूसरा स्लैब अर्थात् 10 दिन कम करके 3 दिन करने का प्रस्ताव किया गया है और 'अगले 30 दिनों के लिए' का वर्तमान तीसरा स्लैब इसके साथ हटाने का प्रस्ताव किया गया है। इसके अलावा, पत्तन ने तत्संबंधी स्लैबों की मौजूदा दरों में बढोतरी करने का प्रस्ताव किया है जो रिजिंग किया गया है और मौजूदा दरों पर 10 प्रतिशत तक सीएचपीटी द्वारा बनाए रखा गया है और 'तीस दिनों के बाद' के लिए स्लैब की दर में लगभग 36 प्रतिशत तक वृद्धि का प्रस्ताव किया गया है। तथापि, प्रस्तावित संशोधन विराम समय विश्लेषण द्वारा समर्थित नहीं हैं और तदनुरूपी वित्तीय विवीक्षाएं पत्तन द्वारा नहीं भेजी गई हैं। उपर्युक्त सूचना के अभाव में, यह प्राधिकरण स्लैब ढांचे में प्रस्तावित प्रभारों पर विचार करने की स्थिति में नहीं है। वर्तमान व्यवस्था जारी रहेगी।

(xxxiii). बताया गया है कि सीएचपीटी ने लौह अयस्क निर्यात के मामले में न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट (एमजीटी) अर्जित नहीं करने के लिए उपयोक्ताओं पर शास्तियां प्रभारित की हैं। हालांकि इस संबंध में एमएमटीसी द्वारा हमें बताए गए मामले को इस मामले से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान सीएचपीटी के सामने रखा गया था, परन्तु सीएचपीटी ने अपनी टिप्पणियां नहीं भेजी हैं। न तो सीएचपीटी का मौजूदा दरमान लौह अयस्क निर्यातों पर एमजीटी के क्रियान्वयन को शासित करने के लिए कोई शर्तें निर्धारित करता है और न ही पत्तन ने मसौदा दरमान में प्रस्ताव किया है। हालांकि उपयुक्त कारणों से पत्तन एमजीटी की मांग कर सकता है, परन्तु कमी के लिए शासित की वसूली का इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित इकाई प्रशुल्क को विस्तारित करने पर प्रभाव पड़ेगा। अतः पत्तन को इस संबंध में प्रस्ताव दाखिल करना चाहिए।

(xxxiv). सीएचपीटी द्वारा टर्मिनल सेवा प्रभारों की वसूली की इकाई के बारे में कॉन्कॉर द्वारा उठाए गए मुद्दे स्पष्ट नहीं हैं। इस संबंध में सीएचपीटी के विचारों का हमें कोई लाभ नहीं हुआ। जहां तक वार्षिक वृद्धि के क्रियान्वयन के संबंध में कॉन्कॉर द्वारा कही गई दूसरी बात का संबंध है, यह सीएचपीटी और कॉन्कॉर के बीच हुए करार पर आधारित लगता है। यह प्राधिकरण सीएचपीटी और सीआईटीपीएल द्वारा दाखिल किए गए अभ्यावेदन के आधार पर इस संबंध में उठाए गए मुद्दों को पहले ही स्पष्ट कर चुका है।

(xxxv). सीएचपीटी पत्तन उपस्कर के किराये के लिए निर्धारित प्रभारों के 10 प्रतिशत के भुगतान पर पत्तन के भीतर पत्तन परिचालन के लिए, अपने दरमान में उपलब्ध प्राक्धानों के अनुसार, निजी उपस्कर की अनुमति प्रदान करता है। यदि निजी परिचालक को ऐसे उपस्कर के लिए किराया प्रभार वसूल करने की अनुमति दी जाती है तो उसे

ऐसा करने के लिए विशेष रूप से प्राधिकृत किया जाना चाहिए। मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड सं. 7.1 और 7.2 विनिर्दिष्ट करता है कि धारा 48 के खंड (क) से (ड) में निर्दिष्ट पत्तन सेवाएं प्रदान करने के लिए महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के अधीन महापत्तन न्यासों द्वारा प्राधिकृत विभिन्न सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रभारित प्रभार इस प्राधिकरण द्वारा विनियमित किया जाएगा। यदि धारा 42 (3) के अधीन सेवा प्रदाता के लिए प्राधिकृत करने की व्यवस्था बीओटी रियायत व्यवस्था के तरीके से इतर हो तो अधिकतम दरें ऐसी सेवाओं के लिए पत्तन न्यासों से प्राप्त प्रस्ताव के आधार पर निर्धारित की जाएंगी और वैयक्तिक सेवा प्रदाता के संदर्भ के बिना संबद्ध पत्तनों पर समान रूप से लागू की जाएंगी। यह सांविधिक प्रावधान सितम्बर 2006 में सीएचपीटी के ध्यान में लाया गया था और पत्तन को अनुस्मारक भेजकर उपयुक्त कार्रवाई करने की सलाह दी गई थी। सीएचपीटी ने इस संबंध में अभी तक कोई प्रस्ताव दाखिल नहीं किया है। दूसरी तरफ, इसने इस मामले से संबंधित कार्यवाही के दौरान सुझाव दिया था कि पत्तन के भीतर सेवाएं प्रदान करने के लिए निजी उपस्कर परिचालकों के लिए निर्धारित की जाने वाली दरें इसी तरह के उपस्कर के लिए सीएचपीटी द्वारा प्रभारित दरों के बराबर होनी चाहिए।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि सीएचपीटी के मौजूदा दरमान में उपस्कर के विभिन्न प्रकारों के लिए निर्धारित दरें पूरी तरह से वैयक्तिक सेवाएं प्रदान करने की लागत पर आधारित नहीं हैं, इसलिए सामान्य गतिविधि आधारित दृष्टिकोण अपनाया गया है। एक गतिविधि से दूसरी गतिविधि में प्रति-सहायिकीकरण का प्रवाह भी एक कारक है। इसलिए, यह सुझाव कि निजी उपस्कर के लिए निर्धारित (की जाने वाली) दरें पत्तन उपस्कर के लिए मौजूदा दरमान में उपलब्ध दरों के अनुसार होनी चाहिए, स्वीकार नहीं किया जा सकता। सीएचपीटी को पुनः सलाह दी जाती है कि सीएचपीटी में समान रूप से लागू की जाने वाली ऐसी सेवाओं के लिए अधिकतम दरों के निर्धारण हेतु प्रस्ताव तत्काल दाखिल करें। इस संबंध में, पत्तन पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी), न्यू मेंगलूर पत्तन न्यास (एनएमपीटी), तूतीकोरिन पत्तन न्यास (टीपीटी) और विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी) में मानक आधार पर मोबाइल हारबर क्रेनों के लिए समान दरें निर्धारित करते हुए हाल ही में इस प्राधिकरण द्वारा पारित आदेशों का अवलोकन कर सकता है।

(xxxvi). मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.6.2 के अनुसार, प्रौद्योगिकीय बदलावों के मद्देनजर मैनिंग मानों/डैटम का नियमित समायोजन आवश्यक है। पत्तन परिचालकों के लिए मैनिंग मानों पर राष्ट्रीय औद्योगिक ट्रिब्यूनल का निर्णय मई 2006 में भारत के राजपत्र में श्रम मंत्रालय द्वारा अधिसूचित किया गया है। हालांकि सीएचपीटी फरवरी 2008 में इसके द्वारा यथा प्रतिवेदित मैनिंग मानों/डैटम के संशोधन पर संबद्ध पक्षों के साथ पहले ही जुड़ा हुआ था जैसाकि नौभरण एवं सी एंड एफ लेवी के संशोधन से संबंधित कार्यवाहियों में हमें संप्रेषित किया गया था और संशोधित मैनिंग मानों को अपने दरमान में शामिल करने के लिए सहमत था, ट्रिब्यूनल के फैसले को पत्तन द्वारा अभी क्रियान्वित नहीं किया गया है। सीएचपीटी को सलाह दी जाती है कि ट्रिब्यूनल के फैसले के अनुसार मैनिंग मानों/डैटम को संशोधित करें और अपने पूर्व दरमान के प्रासंगिक प्रावधान में संशोधन करें।

(xxxvii). नौभरण और क्लियरिंग एवं फॉरवर्डिंग लेवी की वर्तमान दरें प्रशुल्क आदेश सं. टीएमपी/34/2007—सीएचपीटी दिनांक 3 जुलाई 2008 द्वारा जुलाई 2008 में अनुमोदित की गई थी जिसकी वैधता अवधि 31 मार्च 2011 तक थी। सीएचपीटी द्वारा अपने दरमान के सामान्य संशोधन के लिए दाखिल किए गए जून 2010 के संशोधित प्रस्ताव में, सीएचपीटी ने वास्तव में क्लियरिंग एंड फॉरवर्डिंग परिचालनों के लिए निर्धारित मौजूदा दरों को ध्यान में रखते हुए नौभरण परिचालनों के लिए निर्धारित मौजूदा दरों में 62.32 प्रतिशत से 77.84 प्रतिशत के बीच वृद्धि का प्रस्ताव किया है। तथापि, सीएचपीटी द्वारा इन परिचालनों से संबंधित लागत विवरण नहीं भेजा गया है। ऐसी स्थिति में, प्रस्तावित वृद्धि का वित्तीय प्रभाव निर्धारित नहीं किया जा सकेगा। चूंकि समग्र पत्तन की वित्तीय/लागत स्थिति का बृहत् निर्धारण इस कार्यवाही में किया गया है, इसलिए इन परिचालनों के लिए मौजूदा दरें बिना किसी बदलाव के जारी रहेंगी।

(xxxviii). जैसाकि पहले बताया गया है, सीएचपीटी द्वारा अपने संपदा किरायों के संशोधन के लिए दाखिल किया गया पृथक प्रस्ताव पत्तन द्वारा बाद में वापस ले लिया गया था। उस समय तक संशोधित प्रस्ताव सीएचपीटी द्वारा दाखिल किया गया है और संपदा किरायों को संशोधित करते हुए इस प्राधिकरण द्वारा निपटारा किया गया है, सीएचपीटी के दरमान में निर्धारित मौजूदा दरें जारी रहेंगी। किन्तु दरमान में निर्धारित संपदा किरायों की दरें लागू करते समय, आधार वर्ष और समय-समय पर लागू की जाने वाली वृद्धि की दर के बारे में इस प्राधिकरण द्वारा अपने आदेश दिनांक 3 सितम्बर 2010 द्वारा दिए गए स्पष्टीकरण पर सीएचपीटी द्वारा विचार किया जाना चाहिए।

(xxxix). जैसाकि पहले बताया गया है, मार्च 2006 में निर्धारित मौजूदा दरमान की वैधता 30 सितम्बर 2010 को समाप्त हो चुकी है। चूंकि इस मामले में पारित आदेश की अधिसूचना की कार्यवाही में कुछ और समय लग सकता है, इसलिए सीएचपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता को पारित आदेश के क्रियान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित किया गया माना जाएगा।

12.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण सीएचपीटी के मौजूदा दरमान में निम्नलिखित बदलाव अनुमोदित करता है:-

- (i). अध्याय-1 की अनुसूची 1.2 (vi) (ख) में निर्धारित मौजूदा खंड निम्नलिखित से बदला गया है:
“(ख). दंडात्मक ब्याज की दर 14.25 प्रतिशत होगी। दंडात्मक ब्याज सीएचपीटी और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगा।
- (ii). अध्याय-II - पोत संबंधित प्रभार में निर्धारित वर्तमान अनुसूची 1.0 पत्तन देयताओं को निम्नलिखित से बदला गया है:

“1.0 पत्तन में आने वाले पोतों के लिए पत्तन देयताओं की दर:-

विवरण	दर प्रति जीआरटी		समान पोत के मामले में भुगतान की बारंबारता	
	विदेशगामी पोत (ओडाओ में)	तटीय पोत (रु0 में)	तटीय पोत	विदेशी पोत
प्रभार्य पोत (लैंस बाजों सहित सभी प्रकार के समुद्रगामी पोत)	0.2047	5.407	देयता 30 दिनों में एक बार देय है	देयता पत्तन में प्रत्येक प्रवेश पर देय है

- (iii). अध्याय- II - पोत संबंधित प्रभार में अनुसूची 4.1 - स्थानांतरण प्रभारों की दर की मौजूदा टिप्पणी 4 (vii) निम्नलिखित से बदला गया है:-
‘विशिष्ट कार्गो पोत की बर्थिंग की सामान्य बारी की स्थिति में, यदि विनियुक्त बर्थ खाली न हो, विनियुक्त बर्थ से अन्य कार्गो पोत का स्थानांतरण इस प्रकार किया जाएगा जैसे पत्तन को विशिष्ट कार्गो पोत व्यवस्थित करने में सुविधा हो।’
- (iv). अध्याय- III - कार्गो संबंधित प्रभार में मान-1 (घाटशुल्क प्रभारों की अनुसूची) के अधीन मौजूदा टिप्पणी 7 को निम्नलिखित से बदला गया है:-
“(7). गुट्टिकाओं सहित लौह अयस्क, अन्य अयस्कों, सभी प्रकार के कोयला तथा कोक, स्क्रैप, सभी प्रकार के उर्वरक और प्रदूषण उत्सर्जित करने वाले किसी अन्य नए शुष्क बल्क, आंतरिक हारबर में बल्क में प्रहस्तित के मामले में, रु0 3/- प्रति मीटो की दर से प्रदूषण लेवी मान-1 के अधीन यथा निर्दिष्ट सामान्य घाटशुल्क प्रभारों के अलावा वसूल की जाएगी। नए शुष्क बल्क कार्गो के मामले में, प्रदूषण के उत्सर्जन के संबंध में, चेन्नई पत्तन न्यास के बोर्ड का निर्णय अंतिम होगा।”
- (v). अध्याय- III - कार्गो संबंधित प्रभार में मान-4 (अभियंत्रित अयस्क प्रहस्तन संयंत्र के माध्यम से लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए प्रभार) में मद सं. 3 में निर्धारित प्रदूषण लेवी की दर संशोधित होकर रु0 3/- प्रति टन अथवा उसका भाग हो गई है।
- (vi). निम्नलिखित नई अनुसूची अध्याय-III - कार्गो संबंधित प्रभार में वर्तमान अनुसूची 4 (अभियंत्रित अयस्क प्रहस्तन संयंत्र के माध्यम से लौह अयस्क के प्रहस्तन के लिए प्रभार) के बाद शामिल की गई है और वर्तमान अनुसूची 4 को 4क रूप में पुनर्संख्याकित किया गया है:

मान 4ख - जवाहर गोदी में अभियंत्रित बन्द कोयला कन्वेयर प्रणाली के माध्यम से कोयले के प्रहस्तन के लिए प्रभार

मद सं.	विवरण	इकाई	दर (रु0 में)
1	जवाहर गोदी में अभियंत्रित बन्द कोयला कन्वेयर प्रणाली के माध्यम से कोयले के प्रहस्तन के लिए प्रभार	प्रति टन अथवा उसका भाग	20.00

- (vii). अध्याय-IV - दरमानों के विलंबशुल्क प्रभार में मान-1 निःशुल्क दिवस (आयात) के अधीन वर्तमान अनुसूची सं. 7(क) - चीनी एवं दालों को हटा दिया गया है।

12.2. सीएचपीटी की दरों को शासित करने वाले संशोधित दरमान और शर्तें भारत के राजपत्र में इस आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद प्रभावी होंगी। प्रदान की गई स्वीकृति उसके पश्चात स्वतः ही समाप्त हो जाएगी सिवाय इसके कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित न किया जाए।

12.3. सीएचपीटी के मौजूदा दरमान की वैधता 30 सितम्बर 2010 के बाद पारित किए गए आदेश के क्रियान्वयन की प्रभावी तारीख तक विस्तारित की गई मानी जाएगी।

12.4. सीएचपीटी का प्रशुल्क पत्तन द्वारा प्रेषित सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है।

12.5. इस संबंध में, सीएचपीटी से अनुरोध है कि वर्ष की प्रत्येक तिमाही अर्थात् प्रत्येक वर्ष के 30 जून, 30 सितम्बर, 31 दिसम्बर और 31 मार्च को समाप्त अवधि के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की एक रिपोर्ट प्रेषित की जाए। ऐसी रिपोर्ट उसी प्रारूप में दाखिल करनी होगी जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। रिपोर्ट के साथ प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करते समय विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारण भी बताएं। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के लिए वास्तविकताओं और अनुमानों के बीच (+)/(-) 20 प्रतिशत की भिन्नता पाई जाती है तो टीएएमपी सीएचपीटी को अनुसूचित

समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है। यदि सीएचपीटी टीएमपी द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली समय सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो प्रशुल्क की समीक्षा के लिए यह प्राधिकरण अपनी ओर से कार्यवाही शुरू करेगा। इसके अलावा, भिन्नताओं का विश्लेषण सामान्य प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर अगली सामान्य समीक्षा के समय भी किया जाएगा और अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, का समायोजन मार्च 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार किया जाएगा।

रानी जाधव, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/4/143/10-असा.]

सेन्सई पब्लिशिंग प्रा. लि. - दरमानों का सामान्य संशोधन

अनुलग्नक-(1)(क)

समग्र पत्रन के लिए सर्वेक्षित लागत विवरण

(रुपये लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक					सीएचपीटी द्वारा प्रेषित अनुमान			टीएमपी द्वारा संशोधित अनुमान		
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	यातायात (मिडियम टन)	47.25	53.41	57.15	57.49	61.06	65.51	68.79	72.21	65.51	68.79	72.21
	घटाए कटेनर यातायात (बीओटी परिवहनक द्वारा)	11.76	14.16	18.05	20.58	23.47	24.19	25.40	26.67	24.19	25.40	26.67
	यातायात - सीएचपीटी (मिडियम टन)	35.49	39.25	39.10	36.91	37.59	41.32	43.39	45.54	41.32	43.39	45.54
II	परिचालन आय											
	कार्पो प्रहसन गतिविधि	19145.75	24603.22	30394.93	31930.53	32866.36	48530.38	50896.88	53219.68	34964.30	36673.95	38307.08
	पलन एव गोदी गतिविधि	11975.07	14325.78	14695.87	16951.27	19597.07	20284.61	21309.50	22196.92	20056.25	20748.24	21611.20
	रेलवे गतिविधि	3491.72	4766.51	5073.98	4834.60	4271.93	4684.40	4943.20	5076.20	4683.35	5013.45	5125.82
	संपदा गतिविधि	1360.15	1201.61	2471.15	1862.85	1668.15	1548.75	1724.97	1974.19	1611.82	1831.70	2056.49
	जोड़ - II	35972.69	44897.12	52635.93	55579.25	58403.51	75048.14	78874.55	82466.99	61315.72	64267.34	67100.59
III	परिचालन लागत											
	कार्पो प्रहसन गतिविधि	10439.44	11596.43	12994.23	15496.97	17502.24	19150.79	20943.62	22909.54	18615.01	19314.93	20041.17
	पलन एव गोदी गतिविधि	4224.38	4267.79	5078.96	5677.68	6784.43	7356.94	7981.39	8662.74	7179.49	7449.44	7729.54
	रेलवे गतिविधि	2242.38	2183.20	2553.15	2581.53	3565.61	3743.89	3931.09	4127.64	3782.52	3924.74	4072.31
	संपदा गतिविधि	392.77	404.85	466.67	526.62	698.79	733.73	770.42	808.94	739.51	767.32	796.17
	जोड़ - III	17298.97	18452.27	21093.01	24282.80	28551.07	30985.35	33626.51	36508.85	30316.53	31456.43	32639.20
IV	मुद्राप्रवाह											
	कार्पो प्रहसन गतिविधि	762.65	791.71	704.85	806.63	817.58	927.65	1043.26	1164.65	905.89	993.63	1081.61
	पलन एव गोदी गतिविधि	1328.68	1323.37	1317.47	1295.07	1156.86	1312.64	1476.23	1647.99	1281.83	1405.99	1530.48
	रेलवे गतिविधि	166.44	166.04	162.98	199.48	212.57	241.19	271.25	302.81	235.53	258.34	281.21
	संपदा गतिविधि	41.17	56.08	57.04	37.52	37.52	42.57	47.88	53.45	41.57	45.60	49.64
	जोड़ - IV	2298.94	2337.20	2242.34	2338.70	2224.53	2524.05	2838.62	3168.90	2464.82	2703.56	2942.94
V	इन्धन एवं सामान्य प्रवाहन उपकरण											
	कार्पो प्रहसन गतिविधि	6662.12	8593.23	9825.72	11947.45	13218.86	14276.37	15418.48	16651.96	13896.85	14419.36	14961.54
	पलन एव गोदी गतिविधि	2678.10	3199.29	4123.65	4027.58	5342.32	5769.72	6231.30	6729.81	5616.32	5827.50	6048.60
	रेलवे गतिविधि	1825.40	1587.61	2088.20	2159.25	2951.43	3187.54	3442.54	3717.94	3102.81	3219.47	3340.52
	संपदा गतिविधि	531.00	638.72	712.57	795.48	991.25	1070.55	1156.19	1248.69	1042.09	1081.27	1121.93
	जोड़ - V	11696.62	14018.85	16750.14	18929.76	22503.86	24304.18	26248.51	28348.40	23658.07	24547.60	25470.59
VI	परिचालन अधिशेष											
	कार्पो प्रहसन गतिविधि	1281.54	3621.85	6870.13	3679.48	1327.68	14175.57	13491.52	12493.53	1546.56	1946.03	2222.76
	पलन एव गोदी गतिविधि	3743.91	5535.33	4175.79	5950.94	6313.46	5845.32	5620.58	5156.38	5978.60	6065.30	6304.58
	रेलवे गतिविधि	-742.50	829.66	269.65	-105.66	-2457.68	-2488.22	-2701.68	-3072.19	-2437.51	-2389.10	-2568.22
	संपदा गतिविधि	395.21	101.96	1234.87	503.23	-59.41	-298.10	-249.52	-136.89	-211.35	-62.49	88.75
	जोड़ - VI	4678.16	10088.80	12550.44	10027.99	5124.05	17234.56	16160.91	14440.84	4876.30	5559.74	6047.86
VII	क. किरात एवं विविध आय (आज अतिरिक्त)	3875.68	4405.75	15206.31	5097.46	5367.12	4700.00	5050.00	5400.00	4200.00	4550.00	4900.00
	ख. किरात एवं विविध व्यय (आज अतिरिक्त)	3899.63	6107.73	5582.96	12906.50	15767.64	8902.05	9007.05	8991.55	8402.05	8507.05	8491.55
VIII	निवल वित्तीय एवं विविध आय VII (A) - VII (B)	-23.95	-1701.98	9623.35	-7809.04	-10400.52	-4202.05	-3957.05	-3591.55	-4202.05	-3957.05	-3591.55
IX	निवल अधिशेष (VI - VIII)	4654.21	8386.82	22173.79	2218.95	-5276.47	13032.51	12203.86	10849.29	674.25	1602.69	2456.31
X	नियोजित पूंजी	56406.54	54783.95	53831.15	58976.94	58747.38	67839.98	73637.13	78928.88	56649.33	53621.65	50120.02
XI	नियोजित पूंजी पर प्रतिशत	8374.48	8141.59	8481.02	9304.79	9245.76	10854.40	11738.74	12628.62	8950.75	8484.65	7942.61
XII	संपदा उपयोगिता	96.80%	106.80%	111.88%	107.76%	109.52%	91.00%	91.00%	91.00%	122.00%	122.02%	121.96%
XIII	आवृत्ति हस्ता उपयोगिता के लिए समायोजित	8374.48	8141.59	8481.02	9304.79	9245.76	10854.40	11738.74	12628.62	8950.75	8484.65	7942.61
XIV	निवल अधिशेष/घाटा प्रतिशत के बाद (IX - XI)	-3720.27	245.23	13692.77	-7085.84	-14522.23	2178.11	465.12	-1779.33	-8276.50	-6881.96	-5486.30
XV	राजस्व हिस्सेदारी/हॉल्डिंग (50%)	3598.34	4300.04	5086.76	5785.07	6715.77	13026.89	13641.17	14291.99	7013.53	7461.75	7893.40
XVI	निवल अधिशेष/घाटा प्रतिशत तथा राजस्व हिस्सेदारी के बाद (XII + XIII)	-121.93	4545.27	18779.53	-1300.77	-7806.46	-10848.78	-13176.05	-16071.32	-1262.97	579.79	2407.10
XVII	निवल अधिशेष/घाटा प्रतिशत के बाद परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-0.34%	10.12%	35.68%	-2.34%	-13.37%	-14.46%	-16.71%	-19.49%	-2.06%	0.90%	3.59%
XVIII	सुख अधिशेष/घाटा	-121.93	23324.80		-9107.23		-40096.15				1723.92	
XIX	औसत अधिशेष/घाटा परिचालन आय के प्रतिशत रूप में	-0.34%	23.91%		-7.99%		-16.96%				0.89%	

अर्द्ध प्रवर्तन गतिविधि के लिए लागत विवरण													
क्र.सं.	विवरण	(रु. लाखों में)											
		वर्षवार											
I	परिचालन आव.	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2011-12	2012-13
	(I) सामान्य कार्यालय खर्च	9690.33	10672.09	13749.82	16595.14	17315.85	16085.40	16895.25	17715.75	16085.19	16895.14	16895.14	17715.51
	(II) नक़द	2202.50	3057.60	4272.12	4638.70	4209.30	4250.00	4360.00	4470.00	4250.00	4360.00	4360.00	4470.00
	(III) पूंजीगत खर्च लेन खर्च	2105.16	2258.40	2219.85	2291.55	2635.69	2858.95	3004.35	3153.70	2858.83	3004.33	3004.33	3153.67
	(IV) लेन अदा	3609.57	7012.08	6884.32	6943.23	7396.92	10442.35	10947.55	11470.20	10592.33	11126.55	11126.55	11679.20
	(V) एक-सी धारा	231.77	81.08	79.66	148.20	138.92	140.00	150.00	150.00	140.00	150.00	150.00	150.00
	(VI) कर्ज	1301.48	1518.30	1438.66	1275.12	1134.07	1000.00	1188.00	1100.00	1000.00	1100.00	1100.00	1100.00
	(VII) कर्ज प्रवर्तन	4.94	3.58	1750.50	38.59	38.61	13753.68	14439.73	15160.03	37.95	37.93	37.93	38.71
	जोर - I	19145.75	24683.22	30394.93	31930.53	32868.36	48530.38	50896.88	53219.68	34964.30	36673.95	36673.95	38307.08
II	वैयक्तिक खर्च												
	(I) सामान्य कार्यालय खर्च	5944.00	6331.22	7441.26	8142.87	9877.57	10842.82	11903.40	13068.79	10530.83	10926.79	10926.79	11337.63
	(II) अन्य - कर्ज	601.45	663.36	645.97	914.43	866.55	946.48	1034.08	1130.07	921.10	955.73	955.73	991.66
	(III) एक-सी धारा	69.91	119.35	114.22	156.60	161.15	176.04	192.35	210.23	171.31	177.75	177.75	184.43
	(IV) पूंजीगत खर्च लेन खर्च	247.80	406.83	449.59	503.75	479.09	519.08	562.68	610.22	506.73	525.78	525.78	545.55
	(V) लेन अदा	2959.24	3443.88	3633.72	4580.23	5173.68	5613.76	6093.99	6618.18	5477.05	5682.99	5682.99	5896.67
	(VI) नक़द	602.09	618.77	702.61	788.28	943.36	1051.72	1156.19	1271.07	1007.13	1045.00	1045.00	1084.29
	(VII) कर्ज प्रवर्तन	14.95	13.02	6.86	410.81	0.84	0.88	0.93	0.97	0.87	0.96	0.96	0.94
	जोर - II	10439.44	11596.43	12994.23	15496.97	17502.24	19150.79	20943.62	22909.54	18615.01	19314.93	19314.93	20041.17
	कुल	762.65	791.71	704.85	806.63	817.58	927.65	1043.26	1164.65	905.89	988.63	988.63	1081.61
III	अर्द्ध और सामान्य उपरिष्ठों का आवंटित हिस्सा	6662.12	8593.23	9825.72	11947.45	13218.86	14276.37	15418.48	16651.96	13896.85	14413.36	14413.36	14961.54
V	परिचालन खर्च (I) - (II) - (III) - (IV)	1281.54	3621.85	6870.13	3679.48	1327.68	14175.57	13491.52	12493.53	1546.56	1946.03	1946.03	2222.76
VI	एकपक्षीय का आवंटित हिस्सा												
VII	एकपक्षीय का आवंटित हिस्सा	2062.75	2414.32	8780.97	2928.52	3020.31	3025.67	3245.76	3466.31	2394.98	2596.45	2596.45	2797.37
VIII	एकपक्षीय धारा एकपक्षीय (VI) - (VII)	2229.02	3639.50	3277.49	7904.23	9384.50	5334.01	5430.86	5455.54	5003.32	5057.56	5057.56	5040.88
IX	अर्द्ध/धारा (V) + (VIII)	1115.27	2396.67	12373.61	-1296.23	-5036.51	11867.23	11306.42	10504.30	-1061.78	-515.08	-515.08	-20.75
X	नियमित के लिए निर्धारित पूंजी	18416.00	17888.61	16412.33	17981.21	17911.22	20683.43	22368.56	24064.27	17271.56	16348.46	16348.46	15280.86
XI	आवृत्ति - अधिकृत अर्द्ध-वर्ष (16% / 8.40%)	2734.15	2658.48	2585.73	2836.90	2818.89	3309.35	3578.97	3850.28	2728.97	2586.84	2586.84	2421.59
XII	अर्द्ध उपयोजित (%)	96.80%	106.80%	111.88%	107.76%	109.52%	91.00%	91.00%	91.00%	122.00%	122.02%	122.02%	121.96%
XIII	अर्द्ध उपयोजित के लिए समायोजित आवृत्ति	2734.15	2658.48	2585.73	2836.90	2818.89	3309.35	3578.97	3850.28	2728.97	2586.84	2586.84	2421.59
XIV	नियमित अर्द्ध/धारा (IX) - (XIII)	-1618.88	-261.81	9787.88	-4133.13	-7855.40	8557.88	7727.45	6654.02	-3790.75	-3101.92	-3101.92	-2442.34
XV	नियमित अर्द्ध/धारा परिचालन आव के प्रतिफल रूप में (XIV/1 % में)	-8.46%	-1.06%	32.20%	-12.94%	-23.90%	17.63%	15.18%	12.50%	-10.84%	-8.46%	-8.46%	-6.38%
XVI	कुल नियमित अर्द्ध/धारा	-1618.88	9526.07		-11988.53			22939.35			-9335.01		
XVII	अर्द्ध अर्द्ध/धारा परिचालन आव के प्रतिफल रूप में	-8.46%	17.32%		-18.50%			15.03%			-8.49%		

पोत संबंधित गतिविधि के लिए लागत विवरण (एसी)

क्र.सं.	विवरण	(₹ लाखों में)										टैरिफरी द्वारा संबंधित अनुमान		अनुमान-1 (₹)
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12			
I	परिचालन व्यय													
(i)	पुलतन देयवार	2972.47	3344.26	3438.22	4081.76	4744.12	4964.28	5219.60	5305.60	4903.07	5072.81			5151.61
(ii)	जल अमूर्ति सहित बर्तन किराया	3020.93	3843.08	3721.95	4271.41	4628.88	4701.41	4942.15	5192.46	4665.08	4841.40			5089.83
(iii)	शुल्क मोचिकरण	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---			---
(iv)	वाइलड्रेज एवं जेटेज	5981.67	7138.44	7535.70	8598.10	10224.07	10618.92	11147.75	11698.86	10488.09	10834.02			11369.76
(v)	शिप ब्रेकिंग	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---			---
(vi)	लॉजर डोलना	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---			---
(vii)	क्वाड एवं गोलाखोरो का शुल्क	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---			---
(viii)	अन्य	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---			---
जोड़ - I		11975.07	14325.78	14695.87	16951.27	19597.07	20284.61	21309.50	22196.92	20056.25	20748.24			21611.20
II	परिचालन व्यय													
(i)	पुलतन देयवार	428.91	432.69	454.35	531.53	629.93	684.15	743.35	808.01	667.25	692.34			718.37
(ii)	बर्दिम एवं मुहुरि जल अमूर्ति सहित	1312.30	1053.84	1289.88	1414.48	1792.52	1951.78	2125.96	2316.51	1901.70	1973.20			2047.39
(iii)	वाइलड्रेज एवं जेटेज	2482.45	2781.08	3334.28	3676.81	4311.57	4668.08	5056.51	5479.86	4558.24	4729.63			4907.47
(iv)	शुल्क मोचिकरण	0.00	0.00	0.00	54.86	50.41	52.93	55.58	58.36	52.31	54.27			56.31
(v)	शिप ब्रेकिंग	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---			---
(vi)	लॉजर डोलना	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---			---
(vii)	क्वाड एवं गोलाखोरो का शुल्क	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---			---
(viii)	अन्य	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---			---
जोड़ - II		0.72	0.18	0.45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00			0.00
III	मुचकास	4224.38	4267.79	5078.96	5677.68	6784.43	7356.94	7981.39	8662.74	7179.49	7449.44			7729.54
IV	मुचकास	1328.68	1323.37	1317.47	1295.07	1156.86	1312.64	1476.23	1647.99	1281.83	1405.99			1530.48
V	मुचकास	2678.10	3199.29	4123.65	4027.58	5342.32	5769.72	6231.30	6729.81	5616.32	5827.50			6046.60
परिचालन अतिरिक्त/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)		3743.91	5535.33	4175.79	5950.94	6313.46	5845.32	5620.58	5156.38	5978.60	6065.30			6304.58
VI	एकपक्षीय अतिरिक्त/घाटा	1290.19	1405.78	4245.58	1554.68	1800.93	1264.65	1358.91	1445.73	1373.81	1468.93			1578.15
VII	एकपक्षीय अतिरिक्त/घाटा	1104.95	1642.63	1530.34	3380.49	4070.55	2303.14	2336.07	2336.58	2168.68	2205.30			2209.87
VIII	एकपक्षीय अतिरिक्त/घाटा	185.24	-236.85	2715.24	-1825.81	-2269.62	-1038.49	-977.16	-890.85	-794.87	-736.37			-631.72
IX	अतिरिक्त/घाटा (V) + (VIII)	3929.15	5298.48	6891.03	4125.13	4043.84	4806.83	4643.42	4265.53	5183.73	5328.93			5672.86
X	गतिविधि के लिए निर्धारित पूंजी	33049.74	33198.16	33605.60	36818.00	36674.69	42350.99	45801.47	49273.55	35364.92	33474.81			31288.82
XI	आवृत्ति - अधिकतम अनुमति-योग्य (16% / 8.40%)	4906.79	4933.67	5294.51	5808.78	5771.93	6776.16	7328.24	7883.77	5587.73	5296.79			4958.39
XII	समस्त उपयुक्तता (%)	96.80%	106.80%	111.88%	107.76%	109.52%	91.00%	91.00%	91.00%	122.00%	122.02%			121.96%
XIII	समस्त उपयुक्तता के लिए समायोजित अवशोषण	4906.79	4933.67	5294.51	5808.78	5771.93	6776.16	7328.24	7883.77	5587.73	5296.79			4958.39
XIV	निवल अतिरिक्त/घाटा (IX) - (XIII)	-977.64	364.81	1596.52	-1683.65	-1728.09	-1969.33	-2684.82	-3618.23	-404.00	32.14			714.47
XV	निवल अतिरिक्त/घाटा (परिचालन व्यय के प्रतिशत रूप में (XIV/I in %))	-8.16%	2.55%	10.86%	-9.93%	-8.82%	-9.71%	-12.60%	-16.30%	-2.01%	0.15%			3.31%
XVI	कुल निवल अतिरिक्त/घाटा	-977.64	1961.33	3411.74	-3411.74	-8272.39	-8272.39	-8272.39	-8272.39	-8272.39	-8272.39			342.61
XVII	निवल अतिरिक्त/घाटा (परिचालन व्यय के प्रतिशत रूप में)	6.76%	-9.33%	-12.97%	-12.97%	-12.97%	-12.97%	-12.97%	-12.97%	-12.97%	-12.97%			0.55%

(२० लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन व्यय											
(i)	निर्वाह व्यय	810.84	1149.74	1154.84	1051.46	901.38	1261.00	1398.00	1473.00	1399.50	1488.00	1578.00
(ii)	निर्वाह व्यय	1929.86	2316.85	2600.53	2577.48	2282.19	2282.20	2282.20	2282.20	2156.15	2316.75	2331.62
(iii)	निर्वाह व्यय	751.02	1299.92	1318.61	1205.66	1088.36	1141.20	1263.00	1321.00	1127.70	1208.70	1216.20
	जोड़ - I	3491.72	4766.51	5073.98	4834.60	4271.93	4684.40	4943.20	5076.20	4683.35	5013.45	5125.82
II	प्रत्यक्ष परिवहन व्यय											
(i)	प्रत्यक्ष परिवहन व्यय	709.65	765.02	769.53	868.37	1150.19	1207.70	1268.08	1331.49	1220.16	1266.04	1313.64
(ii)	प्रत्यक्ष परिवहन व्यय	471.18	313.28	388.33	401.84	493.26	517.92	543.82	571.01	523.27	542.94	563.36
(iii)	प्रत्यक्ष परिवहन व्यय	1061.55	1104.90	1395.29	1311.32	1922.16	2018.27	2119.18	2225.14	2039.09	2115.76	2195.32
	जोड़ - II	2242.38	2183.20	2553.15	2581.53	3565.61	3743.89	3931.09	4127.64	3782.52	3924.74	4072.31
III	प्रत्यक्ष परिवहन व्यय	166.44	166.04	162.98	199.48	212.57	241.19	271.25	302.81	235.53	258.34	281.21
IV	प्रत्यक्ष परिवहन व्यय	1825.40	1587.61	2088.20	2159.25	2951.43	3187.54	3442.54	3717.94	3102.81	3219.47	3340.52
V	परिचालन व्यय/घात (I) - (II) - (III) - (IV)	-742.50	829.66	269.65	-105.66	-2457.68	-2488.22	-2701.68	-3072.19	-2437.51	-2389.10	-2568.22
VI	परिचालन व्यय/घात (I) - (II) - (III) - (IV)	376.20	467.74	1465.85	443.41	392.58	313.12	335.33	359.38	320.80	354.94	374.31
VII	परिचालन व्यय/घात (I) - (II) - (III) - (IV)	479.31	690.18	649.83	1348.28	1935.41	1058.67	1038.00	1004.00	1029.85	1041.74	1038.99
VIII	परिचालन व्यय/घात (I) - (II) - (III) - (IV)	-103.11	-222.44	816.02	-904.87	-1542.83	-745.55	-702.67	-644.62	-709.05	-686.80	-664.64
IX	परिचालन व्यय/घात (I) - (II) - (III) - (IV)	-845.61	607.22	1085.67	-1010.53	-4000.51	-3233.77	-3404.35	-3716.81	-3146.56	-3075.90	-3232.86
X	परिचालन व्यय/घात (I) - (II) - (III) - (IV)	2903.02	1845.85	1803.54	1975.94	1968.25	2272.89	2458.07	2644.40	1897.96	1796.52	1679.20
XI	परिचालन व्यय/घात (I) - (II) - (III) - (IV)	431.00	274.31	284.15	311.74	309.77	363.66	393.29	423.10	299.89	284.26	266.11
XII	परिचालन व्यय/घात (I) - (II) - (III) - (IV)											
XIII	परिचालन व्यय/घात (I) - (II) - (III) - (IV)	431.00	274.31	284.15	311.74	309.77	363.66	393.29	423.10	299.89	284.26	266.11
XIV	परिचालन व्यय/घात (I) - (II) - (III) - (IV)	-1276.61	332.91	801.52	-1322.27	-4310.28	-3597.43	-3797.64	-4139.91	-3446.45	-3360.16	-3498.97
XV	परिचालन व्यय/घात (I) - (II) - (III) - (IV)	-36.56%	6.98%	15.80%	-27.35%	-100.90%	-76.80%	-76.83%	-81.56%	-73.59%	-67.02%	-68.26%
XVI	कुल निवल व्यय/घात	-1276.61	1134.43	-5632.55			-11534.98				-10305.58	
XVII	कुल निवल व्यय/घात	-36.56%	11.53%	-61.85%			-78.45%				-69.53%	

संपदा गतिविधि के लिए लागत विवरण													
क्र.सं.	विवरण	वार्षिक								(₹ लाखों में)			
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	टैपस्की द्वारा प्राधिकृत अनुमान			
I	परिवहन आय												
	(I) ग्रुप ए व ग्रुप न से आय	367.96	444.52	455.27	387.48	710.52	549.00	704.00	904.00	549.00	704.00	904.00	904.00
	(II) अन्य	992.19	757.09	2015.88	1475.37	957.63	999.75	1020.97	1070.19	1062.82	1127.70	1152.49	1152.49
	जोड़	1360.15	1201.61	2471.15	1862.85	1668.15	1548.75	1724.97	1974.19	1611.82	1831.70	2056.49	2056.49
II	प्रत्यक्ष व्यय	392.77	404.85	466.67	526.62	698.79	733.73	770.42	808.94				
III	मुद्रास्वत	41.17	56.08	57.04	37.52	37.52	42.57	47.88	53.45				
IV	ग्रुप जोड़ समग्र अनुविभागों का आवंटित हिस्सा	531.00	638.72	712.57	795.48	991.25	1070.55	1156.19	1248.69	41.57	45.60	49.64	49.64
V	परिवहन अधिरक्ष/घाटा (I) - (II) - (III) - (IV)	395.21	101.96	1234.87	503.23	-59.41	-298.10	-249.52	-136.89	1042.09	1081.27	1121.93	1121.93
VI	पारस्परिकता का आवंटित हिस्सा	146.54	117.91	713.91	170.85	153.30	96.56	110.00	128.58				
VII	एयरपोर्ट का आवंटित हिस्सा	86.35	135.42	125.30	273.50	377.18	206.23	202.12	195.43	110.41	129.68	150.17	150.17
VIII	एयरपोर्ट का अन्य एयरपोर्ट (VI) - (VII)	60.19	-17.51	588.61	-102.65	-223.88	-109.67	-92.12	-66.85	200.20	202.45	201.85	201.85
IX	अधिरक्ष/घाटा (V) + (VIII)	455.40	84.45	1823.48	400.58	-283.29	-407.77	-341.64	-203.74	-89.79	-72.77	-51.68	-51.68
X	गतिविधि के लिए नियोजित पूंजी	2037.78	1851.32	2009.68	2201.79	2193.22	2532.67	2739.02	2946.66	301.14	135.26	37.07	37.07
XI	अंतर-सेक्टर/ अंतर-संयोजक से आय	302.54	275.13	316.63	347.37	345.17	405.23	438.24	471.47	2114.89	2001.86	1871.13	1871.13
XII	अन्य आय/प्रतिफल									334.16	316.76	296.52	296.52
XIII	अन्य आय/प्रतिफल के लिए थामस/प्रतिफल आय/अनुसूची	302.54	275.13	316.63	347.37	345.17	405.23	438.24	471.47				
XIV	निवृत्त अधिरक्ष/घाटा (IX) - (XIII)	152.86	-190.68	1506.85	53.21	-628.46	-813.00	-779.88	-675.20	334.16	316.76	296.52	296.52
XV	निवृत्त अधिरक्ष/घाटा परिवर्तन आय के प्रतिफल रूप में	11.24%	-15.87%	60.98%	2.86%	-37.67%	-52.49%	-45.21%	-34.20%	-635.30	-452.02	-259.45	-259.45
XVI	कुल निवृत्त अधिरक्ष/घाटा (XIV/I in %)									-39.42%	-24.68%	-12.62%	-12.62%
XVII	कुल निवृत्त अधिरक्ष/घाटा	152.86	1316.17		-575.25		-2268.08						
	अंतर-सेक्टर/घाटा परिवर्तन आय के प्रतिफल रूप में	11.24%	35.84%		-16.29%		-43.22%			-1346.78			
										-24.49%			

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 31st December, 2010

No. TAMP/45/2008-CHPT.—In exercise of the powers conferred under Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal of the Chennai Port Trust for general revision of its Scale of Rates as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/45/2008-CHPT**

The Chennai Port Trust

....

Applicant

ORDER

(Passed on this 10th day of November, 2010)

This case relates to a proposal received from Chennai Port Trust (CHPT) for general revision of its Scale of Rates.

2. The existing Scale of Rates of CHPT was approved in March 2006 vide order dated 7 March 2006 with the validity till 31 March 2008. At the request of the CHPT in April 2008, this Authority vide its Order dated 14 July 2008 had extended the validity of the Scale of Rates at CHPT till 30 September 2008 and had advised CHPT to file its general revision proposal immediately.

3.1. The CHPT vide its letter dated 18 September 2008 filed its general revision proposal. Since the proposal filed by CHPT was incomplete and did not contain the draft Scale of Rates, we, vide our letter dated 3 October 2008, requested the CHPT, among other things, to furnish its proposed draft Scale of Rates.

3.2. In the meanwhile, at the requests of CHPT, this Authority extended the validity of the Scale of Rates at CHPT from time to time, the latest extension being up to 30 September 2010 vide its Order No.TAMP/36/2005-CHPT dated 31.3.2010, with a condition that the surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to CHPT for the period from 1 April 2008 will be fully set off in the tariff to be fixed for the next cycle.

3.3. The CHPT vide its letter dated 24 October 2008 furnished the other details sought by us vide our letter dated 3 October 2008 and stated that it would furnish the draft Scale of Rates shortly. After reminders, the CHPT under cover of its letter dated 9 January 2009 had furnished the draft Scale of Rates.

3.4. On a preliminary scrutiny of the draft Scale of Rates furnished by CHPT, it was observed that the CHPT had not effected any change in the existing rates to reflect its proposal dated 18 September 2008, except additions/ deletions/ modifications in some of the conditionalities governing the levy of charges. We, therefore, while acknowledging the proposal, requested the CHPT to furnish the revised draft Scale of Rates.

4.1. The main points made by CHPT in its general revision proposal dated 18 September 2008, 24 October 2008 and 9 January 2009 are summarized below:

- (i). After the general revision of Scale of Rates of CHPT in 2006, there has been increase in the expenditure towards salary, repairs &

maintenance of equipments and berth, electricity and water charges, fuel prices, dry docking of dredger and floating crafts etc.

- (ii). Though the port is generating operating surplus and net surplus, the total plan expenditure of the port is met from its internal resources. The major projects that the port proposes to undertake in the XI Plan period are as follows:

(Rs. in Crores)

Sr. No.	Name of the Project	Expenditure
1	Ennore – Manali Road Improvement Project	309
2	Deepening of channel basin and berths	143
3.	Modernization of Chennai Port	200
4.	Construction of RORO jetty	40
5.	Shore protection	50
6.	Container Screening equipment	40
7.	Semi-mechanized Coal Conveyor	48
	Total	830

- (iii). In addition, the Port has to meet 50% of the rehabilitation and relocation cost of the elevated corridor project for providing smooth and uninterrupted flow of cargo traffic due to congestion in the city roads and the restriction imposed on cargo movement for the convenience of the public.
- (iv). The port also has to spend around Rs.25 Crores for dredging Ambedkar Dock to provide a draft of 15.5 Metres for development of Second Container terminal.
- (v). Further, due to the wage revision of the port employees with effect from 1.1.2007, the port estimates an additional annual burden of around Rs.45 crores to Rs.60 Crores.
- (vi). The cost statements for the purpose of general revision of Scale of Rates have been worked out by taking into account the wage revision impact, accounting for the tax implications, by taking the percentage increase for expenditure at 4.6% and by considering return on investment at 16%
- (vii). The proposed increase (after cross-subsidization) over the present tariff for each activity / sub-activity based on the projections for three years viz. 2008-09, 2009-10 and 2010-11 is as follows:

Sl. No.	Activity / Sub-activity	Proposed % of revision
1.	General Cargo	20%
2.	Cranage & FLT	5%
3.	FC Thangam	-
4.	Iron Ore	45%
5.	POL	-
6.	Warehouse	-
7.	Port Dues	-
8.	Towage & Pilotage	10%

9.	Berthing & Mooring	10%
10.	Salvage & Divers	-
11.	Railways	110%*

* The percentage revision does not include increase in Terminal Charges.

- (viii). Additional Revenue of Rs.130.70 crores, Rs.137.10 crores and Rs.143.80 Crores is proposed to be generated during 2008-09, 2009-10, 2010-11, respectively with the proposed revision.
- (ix). The proposal of the CHPT has been approved by the Board of Trustees vide Resolution No.55 dated 30 August 2008. The CHPT has furnished a copy of the Minutes of the Board Meeting held on 30 August 2008.
- (x). The Port is not maintaining an Escrow Account for the Royalty / Revenue share received from the Private Terminal Operators.
- (xi). The CHPT has proposed certain additions/modifications/deletions in the conditions in the draft SoR forwarded.

4.2. The financial / cost implication as shown in the consolidated cost statement furnished by the CHPT for the port as a whole is summarized below:

(Rs. in Lakhs)

Particulars	Estimates at Existing Tariff		
	2008-09	2009-10	2010-11
Traffic (in MTs)	64.00	67.20	70.57
Operating Income (excluding Cross Subsidization)	64649.08	67692.85	70815.04
Net Surplus after Return	15381.84	13977.32	12202.01
Provision for Taxation	(4572.99)	(4318.79)	(3770.42)
Net Surplus after Tax	10628.85	9658.33	8431.59
Net surplus as % of Operating Income	16.44%	14.27%	11.91%
Average % of Net surplus	14.21%		

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal from the CHPT was forwarded to the Chennai Container Terminal Limited (CCTL), Chennai International Terminal Private Limited (CITPL) and also to the concerned user organizations for their comments. The comments received from the various users / user organisations were forwarded to CHPT for its comments. We have not received the reaction of the CHPT on the comments of users till finalization of this case.

6.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the CHPT was requested to furnish additional information / clarifications on various issues. The CHPT has furnished its reply. The main queries raised by us and the clarifications furnished by the CHPT are tabulated below:

Sr. No.	Queries raised by us	Reply of CHPT																																																																		
1.	<p><u>Our letter dated 3.10.2008</u></p> <p>The CHPT to furnish details of the transaction in the escrow account maintained by it, recording inflows of royalty receipts from the private operator and the outflows on account of the infrastructure development expenditure. The CHPT is also to furnish the account showing the income from pollution levy and the expenditure incurred by CHPT to control the pollution, as required by paragraph no.12(xxvi) of Order dated 7 March 2006.</p>	<p>No Escrow Account is opened and maintained by CHPT for Royalty receipts from private operators. (CHPT has furnished the details of royalty receipts and infrastructure development expenditure)</p> <p><u>Royalty receipts and infrastructure development expenditure</u></p> <p><u>Year 2007-08 (Actuals)</u></p> <table> <tr> <td>1.</td><td>Royalty Receipt from CCTPL</td><td>Rs.11880.66 lakhs</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>Expenditure</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>(a). Plan</td><td>Rs.4671.71 lakhs</td></tr> <tr> <td></td><td>(b). Non-Plan</td><td><u>Rs. 914.43 lakhs</u></td></tr> <tr> <td></td><td></td><td>Rs.5586.14 lakhs Rs.5586.14 lakhs</td></tr> </table> <p><u>Year 2008-09 (Actuals upto September 2008)</u></p> <table> <tr> <td>1.</td><td>Royalty Receipt from CCTPL</td><td>Rs.2326.92 lakhs</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>Expenditure</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>(a). Plan</td><td>Rs.1924.97 lakhs</td></tr> <tr> <td></td><td>(b). Non-Plan</td><td><u>Rs. 346.55 lakhs</u></td></tr> <tr> <td></td><td></td><td>Rs.2271.52 lakhs Rs.2271.52 lakhs</td></tr> </table> <p>CHPT furnished the details of income from pollution levy and expenditure on control of pollution as follows:</p> <p>i. Income from Pollution Levy:</p> <p><u>Income from Pollution levy and expenditure on Pollution Control</u></p> <p><u>Year 2007-08 (Actuals)</u></p> <table> <tr> <td>1.</td><td>Income</td><td>Rs.689.42 lakhs</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>Expenditure</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>(a). Revenue Exp.</td><td>Rs. 48.73 lakhs</td></tr> <tr> <td></td><td>(b). Capital Exp.</td><td><u>Rs. 255.78 lakhs</u></td></tr> <tr> <td></td><td></td><td>Rs. 304.51 lakhs <u>Rs.304.51 lakhs</u></td></tr> <tr> <td></td><td>Balance</td><td>Rs.384.91 lakhs</td></tr> </table> <p><u>Year 2008-09 (Actuals upto September 2008)</u></p> <table> <tr> <td>1.</td><td>Income</td><td>Rs.141.70 lakhs</td></tr> <tr> <td>2.</td><td>Expenditure</td><td></td></tr> <tr> <td></td><td>(a). Revenue Exp.</td><td>Rs. 21.00 lakhs</td></tr> <tr> <td></td><td>(b). Capital Exp.</td><td><u>Rs. 73.86 lakhs</u></td></tr> <tr> <td></td><td></td><td>Rs. 94.86 lakhs <u>Rs.94.86 lakhs</u></td></tr> <tr> <td></td><td>Balance</td><td><u>Rs.46.84 lakhs</u></td></tr> </table>	1.	Royalty Receipt from CCTPL	Rs.11880.66 lakhs	2.	Expenditure			(a). Plan	Rs.4671.71 lakhs		(b). Non-Plan	<u>Rs. 914.43 lakhs</u>			Rs.5586.14 lakhs Rs.5586.14 lakhs	1.	Royalty Receipt from CCTPL	Rs.2326.92 lakhs	2.	Expenditure			(a). Plan	Rs.1924.97 lakhs		(b). Non-Plan	<u>Rs. 346.55 lakhs</u>			Rs.2271.52 lakhs Rs.2271.52 lakhs	1.	Income	Rs.689.42 lakhs	2.	Expenditure			(a). Revenue Exp.	Rs. 48.73 lakhs		(b). Capital Exp.	<u>Rs. 255.78 lakhs</u>			Rs. 304.51 lakhs <u>Rs.304.51 lakhs</u>		Balance	Rs.384.91 lakhs	1.	Income	Rs.141.70 lakhs	2.	Expenditure			(a). Revenue Exp.	Rs. 21.00 lakhs		(b). Capital Exp.	<u>Rs. 73.86 lakhs</u>			Rs. 94.86 lakhs <u>Rs.94.86 lakhs</u>		Balance	<u>Rs.46.84 lakhs</u>
1.	Royalty Receipt from CCTPL	Rs.11880.66 lakhs																																																																		
2.	Expenditure																																																																			
	(a). Plan	Rs.4671.71 lakhs																																																																		
	(b). Non-Plan	<u>Rs. 914.43 lakhs</u>																																																																		
		Rs.5586.14 lakhs Rs.5586.14 lakhs																																																																		
1.	Royalty Receipt from CCTPL	Rs.2326.92 lakhs																																																																		
2.	Expenditure																																																																			
	(a). Plan	Rs.1924.97 lakhs																																																																		
	(b). Non-Plan	<u>Rs. 346.55 lakhs</u>																																																																		
		Rs.2271.52 lakhs Rs.2271.52 lakhs																																																																		
1.	Income	Rs.689.42 lakhs																																																																		
2.	Expenditure																																																																			
	(a). Revenue Exp.	Rs. 48.73 lakhs																																																																		
	(b). Capital Exp.	<u>Rs. 255.78 lakhs</u>																																																																		
		Rs. 304.51 lakhs <u>Rs.304.51 lakhs</u>																																																																		
	Balance	Rs.384.91 lakhs																																																																		
1.	Income	Rs.141.70 lakhs																																																																		
2.	Expenditure																																																																			
	(a). Revenue Exp.	Rs. 21.00 lakhs																																																																		
	(b). Capital Exp.	<u>Rs. 73.86 lakhs</u>																																																																		
		Rs. 94.86 lakhs <u>Rs.94.86 lakhs</u>																																																																		
	Balance	<u>Rs.46.84 lakhs</u>																																																																		
2.	<p><u>Our letter dated 15.5.2009</u></p> <p><u>GENERAL:</u></p> <p>1. The CHPT to furnish in Form – 7 an analysis of the variations between actuals and the projections based on which tariff was fixed for the years 2006-2007 and 2007-08 duly explaining the reasons for variations. Likewise, an analysis of variations between the actuals and projections for the year 2005-06 may also be furnished.</p> <p>2. This Authority vide Order dated 7 March 2006 reviewing the Scale of Rates of Chennai Port Trust (CHPT) made some observations and</p>	<p>The form 7 furnishing the variations between actuals and the Projections based on which tariff was fixed for the years 2006-07 and 2007-08 duly explaining the reasons for variations is furnished.</p>																																																																		

requested the CHPT to initiate action. The observations made by this Authority are briefly listed below. The CHPT to intimate the action taken on the observations made by this Authority:

(i). Since the Railway earnings of CHPT were less than the expenditure, this Authority vide paragraph 12 (vi) (d) of its Order dated 7 March 2006 had advised the Port to take up the matter with the Railways for upward revision of the railway charges. It will not be appropriate for other activities to continue to cross subsidize the railway activity.

(ii). This Authority in its Order dated 7 March 2006 vide paragraph 12 (vii) (b) had advised CHPT to correctly allocate the cost of dredging amongst the port services and berth hire, either based on the number of days the dredger worked for each services or based on the quantity dredged.

(iii). This Authority in its Order dated 7 March 2006 vide paragraph 12 (xi)(h) had advised CHPT to address the underutilization of few of its newly acquired cranes, especially that of 150 tonnes floating crane and take corrective measures. CHPT to furnish the details of utilization of 150 tonne floating crane for the last 3 years.

(iv). CHPT has been directed vide para 12 xxviii (d), of the Order dated 7 March 2006 to formulate a transparent procedure in respect of deployment of private equipment inside the Docks and regulating the associated activities with due notice to the trade.

CHPT has informed that the rate of Haulage Charges collected by Chennai Port is lesser in comparison with other Ports.

The Dredging work is being carried out through out the Port i.e., at all berths to facilitate free movement of ships. The quantity dredged at each berth will differ based on the sludge & its location and the number of days of dredging will also vary accordingly. However, since the dredging work mainly relates to Port and Dock activity the dredging cost is apportioned to Port Dues, Towage & Pilotage and berthing & mooring in equal proportions in cost sheet though it is shown separately under Dredging & Marine Survey in the Annual Accounts.

The utilization of 150 Tonne Floating Crane for the last 3 years is as follows:

Year	Average demand per day	Average supply per day
2005-06	0.28	0.28
2006-07	0.21	0.21
2007-08	0.41	0.41

Private equipments are freely allowed to operate inside the docks by Chennai Port Trust on payment of 10% cramage as per the existing provisions in the Scale of Rates. TAMP vide its letter No.TAMP/03/2006-Misc. dt.29.09.06 stated that the hire charges for private cranes are being fixed arbitrarily by equipment owners and does not come under the purview of Chennai Port Trust Scale of Rates nor under the approval of TAMP. Upon seeing the above letter of TAMP, Port addressed the users to get their hire charges for the cranes approved by TAMP. In turn several crane & equipments owners forwarded their proposal seeking approval of TAMP. Now, TAMP vide their letter No.TAMP/53-2002-Misc. dt.04.6.09 enclosing the proposals of the crane operators directed the Port to initiate appropriate action as per the tariff guidelines of 2005 and further stated that Chennai Port Trust may advise the parties to interact with it instead of approaching the TAMP. In this regard it is suggested that the Tariff to be fixed for private crane operators for providing services inside the Port shall be on par with the rates levied by the Trust for similar range of cranes.

	(v). As regards the recovery of cost of repairs and damage to the port equipment from users, this Authority in para 12 (xxx) of its order dated 7 March 2006 had advised CHPT to explore the possibilities of insuring its assets. Action taken in this respect may be elucidated.	The Trust's assets have not been insured with Insurance Companies. However, an Insurance Fund available with the Trust is being utilized to meet out any contingencies.																												
	(vi). This Authority in its order dated 7 March 2006 {Paragraph No. 12(xxxi)} had accorded approval to the recovery of a fee of Rs.10,000/- per shift for the working of 150 tonne floating crane during the second and third shifts on any working day and during any shift on a Sunday or a Port holiday with a specific condition that this rate should be removed at the time of the next review by effecting suitable adjustment in the base rate. It appears no action in this respect has been taken by the Port.	<table><tr><th colspan="4">No. of occasions F.C. Thangam worked in 2nd & 3rd shifts</th></tr><tr><th>Year</th><th>Vessel Work</th><th>Non-Vessel work</th><th>Total</th></tr><tr><td>2006</td><td>25</td><td>9</td><td>34</td></tr><tr><td>2007</td><td>8</td><td>0</td><td>8</td></tr><tr><td>2008</td><td>19</td><td>1</td><td>20</td></tr><tr><td>2009</td><td>14</td><td>3</td><td>17</td></tr><tr><td>Total</td><td>66</td><td>13</td><td>79</td></tr></table> <p>The number of occasion Floating Crane Thangam utilized for 2nd and 3rd Shift is much less. Therefore the tariff of Rs.10,000/- per shift for working of 150T Floating Crane during the 2nd and 3rd shifts may be continued as the additional rate fixed was based on users request during last revision wherein they objected to levy at a higher rate stating that the charges available on tonne basis is already a burden to the trade.</p>	No. of occasions F.C. Thangam worked in 2 nd & 3 rd shifts				Year	Vessel Work	Non-Vessel work	Total	2006	25	9	34	2007	8	0	8	2008	19	1	20	2009	14	3	17	Total	66	13	79
No. of occasions F.C. Thangam worked in 2 nd & 3 rd shifts																														
Year	Vessel Work	Non-Vessel work	Total																											
2006	25	9	34																											
2007	8	0	8																											
2008	19	1	20																											
2009	14	3	17																											
Total	66	13	79																											
	(vii). CHPT was advised vide para 12 (xxxvi) (f) of this Authority's Order dated 7 March 2006 to file fresh proposals for hire charges in respect of its pilot launches "Progress", Muthu and Utility supported by cost details and detailed working. No such proposal was received from CHPT so far.	The CHPT has informed that a common rate has been proposed for hire of Pilot and Mooring launches under scale 18 Chapter VI of the Scale of Rates. As such, the need for fixing a separate rate for pilot launches "Progress", Muthu and Utility does not arise.																												
	(viii). As per clauses 5.9 & 6.8 of the revised tariff guidelines of March 2005, the tariff should be linked to the benchmark levels of productivity. In this regard, CHPT was advised to make a beginning and evolve productivity levels for various operations / services vide paragraph No. 12 (xxxix)(a) of Order dated 7 March 2006. CHPT's proposal, however, does not indicate anything about the productivity levels to be maintained for various operations/ services.	The productivity level depends upon the Traffic handled during a year. The services utilized for the Traffic handled depends upon the nature of Cargo and its movement based on user requirements. In the circumstances, it is not possible to indicate the productivity levels for the various operations/services.																												
3.	The CHPT has stated that it has to meet 50% of the Cost of Rehabilitation and Relocation of the Elevated corridor project for providing smooth and uninterrupted flow of cargo traffic from the port to National Highways. In this context CHPT to elucidate whether any separate SPV has been formed for the proposed project and whether any decision has	<p>A letter has been sent to MoSRT&H on 3.3.09 seeking:</p> <p>(i) in-principle approval of the Ministry for participation of Chennai Port Trust in the implementation of the Elevated Expressway from Chennai Port to Maduravoyal, contributing towards the entire cost based on claims raised by Government of Tamil Nadu and getting 50% of the cost reimbursed from Government of Tamil Nadu at a later date as per the G.O.Ms. No.63 dt.7.3.08 of the Highways Department, Government of Tamil Nadu.</p>																												

	been taken by the Government of India regarding sharing the cost thereon to the extent of 50% by the Port.	(ii) permit CHPT to bear the amount to be paid to Government of Tamil Nadu as interest-free advance, pending reimbursement by Government of Tamil Nadu at a later date; and (iii) permit Chennai Port Trust work jointly with NHAI for sending proposals to the concerned State Government departments/agencies for necessary clearance and implementation of the Project.																		
4.	(a). The cost statement (Form – 3A) filed by CHPT shows that it has generated actual additional surplus after maximum permissible return on capital employed aggregating to Rs.398.81 Crores for the years 2005-06 to 2007-08.	The Cost sheets have been revised excluding the tax liability and enclosed. The actual additional surplus before tax, maximum permissible return on capital employed as per the revised cost statement form (3A) for the years 2005-06 to 2007-08 is as follows:																		
	(b). The CHPT has estimated additional surplus of Rs.153.82 Crores for the year 2008-09. Further, it has projected an aggregate additional surplus of Rs.261.79 Crores after return at the existing Scale of Rates for the years 2009-10 and 2010-11. Thus, the additional surplus for the years 2008-09 to 2010-11 aggregates to Rs.415.61 Crores which works out to around 19.10 % as a percentage of operating income for the years 2008-09 to 2010-11. This position may further increase if past surplus of Rs.398.81 Crores for the years 2005-06 to 2007-08 is adjusted as per the tariff guidelines.	<table><tr><th>Years</th><th>Amount (Rs. In Crores)</th></tr><tr><td>2005-06</td><td>22.00</td></tr><tr><td>2006-07</td><td>90.31</td></tr><tr><td>2007-08</td><td>241.95</td></tr><tr><td>Total</td><td>354.26</td></tr></table> <table><tr><td>Additional surplus before tax for the year 2008-09</td><td>46.40</td></tr><tr><td>Projected additional surplus before tax for the year 2009-10</td><td>227.67</td></tr><tr><td>Projected additional surplus before tax for the year 2010-11</td><td>150.78</td></tr><tr><td>Aggregate of additional surplus before tax for the years 2008-09 to 2010-11</td><td>424.85</td></tr></table> It is estimated that the tax liability of the Port will be in the order of Rs.80 to 100 Crores per year which has to be taken into account to arrive at the surplus available.	Years	Amount (Rs. In Crores)	2005-06	22.00	2006-07	90.31	2007-08	241.95	Total	354.26	Additional surplus before tax for the year 2008-09	46.40	Projected additional surplus before tax for the year 2009-10	227.67	Projected additional surplus before tax for the year 2010-11	150.78	Aggregate of additional surplus before tax for the years 2008-09 to 2010-11	424.85
Years	Amount (Rs. In Crores)																			
2005-06	22.00																			
2006-07	90.31																			
2007-08	241.95																			
Total	354.26																			
Additional surplus before tax for the year 2008-09	46.40																			
Projected additional surplus before tax for the year 2009-10	227.67																			
Projected additional surplus before tax for the year 2010-11	150.78																			
Aggregate of additional surplus before tax for the years 2008-09 to 2010-11	424.85																			
	(c). Prima facie, it appears that the proposed increase in the existing tariff is not justified and on the contrary, there may be a case for downward revision of the existing tariff at the CHPT, subject of course, to scrutiny of the Escrow Account to be furnished by the CHPT recording actual and estimated inflows of revenue share receipts from BOT operators and actual and estimated outflow for development of infrastructure projects at the port from the year 2005-06 onwards. (The CHPT may refer to the separate para in this regard in the later part of this Annex). That being so, the CHPT to justify continuance of the existing rates for all the activities.	The Port has to follow the common frame work of accounting as per the Billimoria Report. The Revenue share / Royalty received from the CCTPL has been accounted separately by allotting a separate account code. This forms part of the Port Operating Income. In view of that, it is considered that, creation of separate Escrow account is not as per the accounting policy of the Port. No separate Escrow account is maintained for royalty received from the BOT operator. The entire royalty is treated as income of the container Terminal Activity and the consequent surplus arising on such inclusion is cross-subsidized to other deficit activities.																		

5.	It is seen from the proposal filed by CHPT that the port has framed its tariff proposal by taking into account the port's Income Tax liability, among other things. It may be noted that Income Tax is not allowed as pass through for fixing / revising tariff of the major port trusts and the private terminals operating thereat.	The cost sheets have been revised excluding the tax liability.
6.	This Authority has allowed a general flexibility to all the major port trusts to reduce the rates at their discretion on commercial consideration. Such reduction, if any, effected by CHPT may be listed out and the consequential effect of such concession granted on growth of traffic may be analyzed item wise.	CHPT has informed that the reduction in rates have been extended to import of Oil by M/s.CPCL. A copy of the concession agreement is furnished.
7.	The CHPT has identified 29 surplus employees as a consequence of Licence Agreement (LA) entered between the CHPT and the CITPL as noted from Article 10 of the said LA. A brief note on surplus manpower may be furnished and allocation of expenditure on such manpower may be explained keeping in mind Clause 2.6.1. of the tariff guidelines of March 2005.	The working strength in the year 2006 was 306 which has reduced to 292 as on 01.07.2009. This reduction in working strength of 14 is adjusted against the surplus staff strength of 29 as on 07.03.2007. The remaining 15 surplus staff is utilized for the function of SQ2 which was part of Area-V after the emergence of IInd Container Terminal at SQ3, SQ4 & EQ and this SQ2 the part of erstwhile Area-V is merged with Area-IV and the staff are utilized for the function of Area-IV.
8.	As per Clause 2.6.2. of the guidelines of March 2005 it is necessary to regularly adjust manning scales / datum in view of technological changes. The award of the National Industrial Tribunal on manning scales for port operations have since been notified by the Ministry of Labour in the Gazette of India vide Notification No. L-3/011/1/2000-IR(M), dated 23 May 2006. The CHPT was already engaged with the concerned parties on the revision of manning scales / datum as reported by it vide its earlier letter No. T2/14170/2005/AR, dated 20 February 2008 relating to the proceedings of revision of Stevedoring & C&F levy and agreed to incorporate the revised manning scales in its Scale of Rates after finalization. In this context, CHPT to furnish the following:	The Tribunal Award is yet to be implemented. On implementation of the Tribunal Award, revision of Manning Scale/Datum etc., action will be taken for revision of Stevedoring and C&F Levy.
	(i). When the manning scale / datum for port operations were last revised.	
	(ii). CHPT to confirm whether the proposal is in line with the revised manning scales.	
	(iii). The manning scales revised as per Tribunal award may be incorporated in the draft Sale of Rates.	

	(iv). CHPT to furnish a comparative statement showing the existing manning scale and the revised manning scale as per the Tribunal award along with the cost thereof cargowise for the throughput projections for the years 2009-10 to 2011-12.	
9.	This Authority passed an Order dated 3 July 2008 disposing of the proposal of the CHPT for revision of Stevedoring and Clearing & Forwarding Levy. In the proceedings relating to the said Order dated 3 July 2008 the CHPT agreed to merge the revision of Stevedoring and C&F Levy with the general revision proposal so that a comprehensive assessment could be made and the validity of the reviewed charges for Stevedoring operations and C&F operations will be co-terminus with the Scale of Rates of the CHPT as a whole for the further tariff cycle. It is, however, seen that the Stevedoring Levy and C&F Levy approved vide Order dated 3 July 2008 do not appear to have been reviewed. CHPT to clarify the position.	As furnished at point 8 above.
10.	Copies of the MOUs entered into between CHPT and the Government for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 may be submitted for perusal.	Copies of MOUs between Chennai Port Trust and the Government for the years 2006-07, 2007-08 and 2008-09 are furnished.
11.	Since the year 2009-10 has already commenced and the prescribed tariff validity period is 3 years, the revised tariff to be approved may spill over to the year 2011-12. Therefore, the cost estimates and statements for 2011-12 may also be furnished. While preparing the revised statements, the figures for 2008-09 need to be updated with reference to the actual and projection for the future years revised in the light of BE 2009-10 and the target fixed by the Ministry.	In the cost statements the actual figures for the year 2008-09 has been updated and in the light of projection for the year 2009-10, the projection for the future years have been projected.
II.	<u>Financial / Cost statement (Port as a whole)</u>	
1.	CHPT to furnish cost statements in the prescribed format for all activities excluding Estate and Railway activities.	The cost statement in the prescribed format for all activities/sub activities have been furnished vide Annexure 5 A(i), 5 B (i), 5 C(i), 5 D(i), 5 a(iii), 5 b(iii)
2.	Capacity: The designed capacity of the port as a whole has been mentioned as 48.80 Million Tonnes (MT), 50.00 MT, 51.08 MT, 52.61 MT, 55.24 MT and 58.00 MT respectively for the years 2005-06, 2006-07, 2007-08,	The Ministry consolidates the commodity-wise capacity of the specific berth cargoes of Major Ports individually based on our inputs and sets up the designed capacity for each Port as on 31 st March of the corresponding financial year. A copy each of the letter received from the Ministry along with the statement furnishing the capacity of Major Ports as

	2008-09, 2009-10 and 2010-11. In this context, CHPT to furnish the following:	on 31 st March 2006, 2007 & 2008 are furnished. (The Commodity-wise capacity communicated by the Ministry as given by CHPT for the years 2005-06 to 2008-09 as of 31 st March of the respective years are shown below:																																													
	(i). The berth-wise design capacity as on 31 March 2007 stated to have been computed as per Ministry's guidelines is not found attached with the proposal.	(In Million .T.) <table><tr><td>Commodity</td><td>05-06</td><td>06-07</td><td>07-08</td><td>08-09</td></tr><tr><td>POL</td><td>11.25</td><td>11.25</td><td>11.80</td><td>11.39</td></tr><tr><td>Iron Ore</td><td>8.00</td><td>8.00</td><td>8.00</td><td>9.75</td></tr><tr><td>Coal (Thermal)</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>2.49</td></tr><tr><td>Fertilizer</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td><td>0</td></tr><tr><td>General Bulk Cargo</td><td>17.55</td><td>15.55</td><td>16.10</td><td>9.83</td></tr><tr><td>Container In Million T.</td><td>12.00</td><td>15.20</td><td>17.45</td><td>19.15</td></tr><tr><td>Total</td><td>48.80</td><td>50.00</td><td>53.35</td><td>52.61</td></tr><tr><td>Container (in Lakh TEUs)</td><td>10.00</td><td>12.66</td><td>14.54</td><td>0</td></tr></table>	Commodity	05-06	06-07	07-08	08-09	POL	11.25	11.25	11.80	11.39	Iron Ore	8.00	8.00	8.00	9.75	Coal (Thermal)	0	0	0	2.49	Fertilizer	0	0	0	0	General Bulk Cargo	17.55	15.55	16.10	9.83	Container In Million T.	12.00	15.20	17.45	19.15	Total	48.80	50.00	53.35	52.61	Container (in Lakh TEUs)	10.00	12.66	14.54	0
Commodity	05-06	06-07	07-08	08-09																																											
POL	11.25	11.25	11.80	11.39																																											
Iron Ore	8.00	8.00	8.00	9.75																																											
Coal (Thermal)	0	0	0	2.49																																											
Fertilizer	0	0	0	0																																											
General Bulk Cargo	17.55	15.55	16.10	9.83																																											
Container In Million T.	12.00	15.20	17.45	19.15																																											
Total	48.80	50.00	53.35	52.61																																											
Container (in Lakh TEUs)	10.00	12.66	14.54	0																																											
3.	Traffic: (i). CHPT has projected traffic of 64.00 MT, 67.20 MT and 70.56 MT for the years 2008-09, 2009-10 and 2010-11 respectively. The figures published by IPA states that Chennai Port Trust has handled 57.49 MT during 2008-09. The Traffic figures for 2008-09 may, therefore, be updated with reference to the actuals and the traffic estimates for the subsequent years may be reviewed. The CHPT to confirm that the projections for the years subsequent to 2008-09 are in line with the projections in the Five Year/ Annual Plan and the current/ expected growth.	The projections are in line with the projections in the Five Year Plan and the current/expected growth. <table><tr><td>Year</td><td>Ministry's Target</td><td>Traffic Handled in Million Tonnes.</td></tr><tr><td>2008-09</td><td>64.00</td><td>57.49</td></tr><tr><td>2009-10</td><td>64.00 *</td><td>1.41 (up to June 2009)</td></tr><tr><td>2010-11</td><td>64.00 *</td><td></td></tr></table> <p>* As per Ministry's direction vide ref.No.PT/11033/18/2009/PT dt.23.4.09.</p>	Year	Ministry's Target	Traffic Handled in Million Tonnes.	2008-09	64.00	57.49	2009-10	64.00 *	1.41 (up to June 2009)	2010-11	64.00 *																																		
Year	Ministry's Target	Traffic Handled in Million Tonnes.																																													
2008-09	64.00	57.49																																													
2009-10	64.00 *	1.41 (up to June 2009)																																													
2010-11	64.00 *																																														
	(ii). In the absence of a copy of the Budget Estimate 2009-10, the traffic projected in the cost statements for that year could not be verified. CHPT to submit a copy of this document for perusal.	Copy of the Budget Estimate 2009-10 is enclosed. However it is submitted that the traffic projected for the year 2009-10 as furnished during the Rationalised Distribution of Cargo (RDC) Meeting is 64 MT. As such the operating income has been projected for the year 2009-10 based on the above tonnage. Further a proportionate increase in tonnage has been targeted for the years 2010-11 and 2011-12.																																													
	(iii). The number of vessels handled/ proposed to be handled during 2005-06 to 2010-11 has been furnished. The aggregate GRT of such vessels in each group with break-up into foreign-going and coastal may be furnished.	The number of vessels handled during 2005-06 to 2007-08 are available under Table 7 of the Administrative Report.																																													
	(iv). Since the container terminal at the CHPT is being operated by the Chennai Container Terminal Limited (CCTL), kindly include in the tariff forecast only the cargo that is to be handled by the Chennai Port.	The Tariff forecast has been furnished only for the Cargo to be handled by the CHPT and does not include that of CCTPL.																																													

4. Operating Income:

(i). Note - 3 to Form 2 B of the formats prescribed for filing of tariff proposal requires the major port trusts to provide detailed computation of Income with reference to the estimated traffic. No such computation has been furnished by CHPT. CHPT to furnish detailed computations of operating income with reference to the estimated traffic for the years 2008-09 to 2011-12 at the existing Scale of Rates and proposed Scale of Rates.

The computation of income with reference to estimated Traffic for the year 2009-10 to 2011-12 is furnished.

(ii). The CHPT has considered revenue share received / receivable from the CCTL and shown as container handling income for the years 2005-06 to 2010-11. In this context, CHPT to furnish / clarify the following:

(a). It appears that the CHPT has considered some other income apart from revenue share and shown as container handling income. CHPT to furnish details of such other actual / estimated income considered under container handling income for all the years under consideration.

The details of actual/estimated income considered under container handling income for all the years are as follows.

Description	Actuals				Projections		
	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12
Compensation from CCTPL for non-achievement of Non-Transshipment Traffic			1707.14				
Wharfage charges on containers	3.65	3.38	9.68	4.32	4.67	4.67	5.67
Storage charges on containers	0.96						
Demurrage charges on containers	0.13	0.20	0.35	0.94			
Royalty Income CCTPL	7196.67	8600.07	10173.52	11570.13	11250	11815	12400
Upfront premium From CITPL amortized			33.33	33.33	33.33	33.33	33.33
Total	7201.61	8603.65	11924.02	11608.72	11288	11853	12439

(b). The CHPT has awarded a Concession to the Chennai International Container Terminal Pvt Ltd., (CITPL) for development and operation of a container terminal at CHPT. The CITPL in its tariff proposal filed before this Authority under cover of its letter No. CIPTL/TAMP/2009/002 dated 5 March 2009 (A copy of CITPL tariff proposal was forwarded to CHPT vide our letter No. TAMP/10/2009-CITPL dated 25 March 2009 for the comments of port) has, inter alia, stated that the CITPL is going to commence its operations partly from May 2009. Therefore, the revenue share receivable from the CITPL for all the years under consideration should also be considered and treated as per Clause 2.8.3 of the tariff guidelines of March 2005.

As per the terms of Licence Agreement, the construction phase shall be completed on or before 24 months from the Date of Award of Licence (1.5.07). However, the Licensee has been granted extension of time by 161 days with effect from 30.4.09 and hence, the construction period shall end on 8.10.09. Thereafter during the operations phase, the MGT shall come into force. Hence, for the time being only the lease rentals from CITPL have been taken into consideration and not the revenue share from the Licensee.

[The CHPT has considered the revenue share receipts from CITPL also in its revised proposal dated 24 June 2010.]

(c). It is noteworthy that this Authority vide paragraph No. 12 (vi) (c) of Order dated 7 March 2006 considered 50% of the estimated revenue share receipts as income for the respective years while deciding the tariff at CHPT and the remaining 50% of the revenue share receipts is to be transferred to Escrow Account by CHPT. Although the CHPT had agreed to create and maintain such an year-wise Escrow Account for the royalty/revenue share receipts and the infrastructure development expenditure and furnish such an account to this Authority during the next review of the tariff of the CHPT, the CHPT has not yet opened the requisite Escrow Account till date as stated by the port in its letter dated 24 October 2008. The cost statements furnished by the CHPT do not show any withdrawal from the escrow account.

The CHPT has considered the entire revenue share receipt as income for the respective years without setting aside 50% of such receipts for the Escrow Account. In order to have a even comparison between the estimated income and actual income, for the years 2005-06 to 2007-08, 50% of the actual revenue share receipt should only be considered as income for the respective years in the cost statements.

The CHPT has not furnished the details of escrow account for the years 2005-06 and 2006-07. Therefore, 50% of the accrued revenue share receipt of Rs.71.97 Crores and Rs.86 Crores as reflected in the annual accounts of CHPT for the year 2005-06 and 2006-07, respectively, may be added back as revenue of the port to the estimated operating income for the year 2010-11 and 2011-12, respectively. If any infrastructure asset is created out of the revenue share amount which should have been transferred to the escrow account, the value of such assets may be excluded from the capital employed for the purpose of

As furnished in item 4(c) under the heading General.

	claiming ROCE as asset created out of escrow account fund will not qualify for return.	
	(iii). Note – 1 to Form – 2 requires the major port trusts to furnish analysis of average storage time of cargo in line with demurrage categories in the port's Scale of Rates. No such analysis has been furnished. CHPT to furnish the analysis and computation of income on account of the storage income at the existing storage charges and proposed storage charges.	The storage/demurrage charges are recovered based on the area occupied by the users. The occupation of the area for storage purposes will depend on various factor like the importer/exporter, nature of cargo, type of cargo, etc.; and the steamer agents.
	(iv). (a). The CHPT has proposed anchorage fee in its draft Scale of Rates. However, no income from anchorage appears to have been considered in the income statement.	The Income from Anchorage is booked and accounted under the head Berth Hire Charges in the cost statements.
	(b). The CHPT has estimated income arising out of operating Dry Dock facilities. However, no rates have been proposed in draft Scale of Rates.	The estimated income is for the Dry Docking area.
	(v). CHPT has considered under operating income Rs.46.49 crores, Rs.47.89 crores and Rs.49.13 crores as cross subsidization for the years 2008-09, 2009-10 and 2010-11 respectively. In the absence of any supporting workings, the flow of cross subsidization from surplus generating activities to the activities which are in deficit could not be linked. The Port to furnish workings showing flow of cross subsidization from surplus generating activities to the activities which are in deficit for all the years under consideration. The basis for apportionment of surplus so generated to the activities and sub-activities which are in deficit may also be explained.	The working sheet of cross subsidization from surplus generating activities to the activities which are in deficit is furnished.
	(vi). (a). The prior period income for 2005-06, 2006-07 and 2007-08 are shown as Rs.11.75 crores, Rs.16 crores and Rs.102 crores respectively. Item wise details of this income may be furnished especially in respect of the prior period income of Rs.102 crores for the year 2007-08. The reason for projecting prior period income only at Rs.5 Crores each for the years 2008-09 to 2010-11 may be furnished.	<p>Item-wise details of the Prior Period Income for the year 2005-06 to 2007-08 is furnished (The list furnished by CHPT generally shows that items of prior period income relate to receipts towards license fee, wharfage, vessel related income, supply of well water, penal interest, electricity charges, hire of equipment etc.)</p> <p>Item-wise breakup details for Rs.102 crores towards Prior Period Income during 2007-08 is furnished. The main reasons for the above sum is Interest amount on cost of land received from M/s EPL, Pollution Levy, compensation amount and interest on compensation amount paid by M/s CCTL for non achievement of Non-transshipment traffic & Refund of Income Tax received from Income Tax Department related to FY 2003-04.</p>

		(The income towards above stated items are given below as taken out from the list furnished by CHPT)			
		(Rs. In Lakhs)			
		Items	2006-07	2007-08	Total
		Income Tax Refund	784.39	160.70	945.09
		Interest on Deposits held with TNEB	23.53	24.85	48.38
		Interest received from Ennore Port Ltd upto 31.03.2007 on land cost	—	1582.04	1582.04
		Compensation and interest on Compensation received from CCTPL for non-achievement of Non-Transshipment Traffic for FY 2004-05 - 1193.62 FY 2005-06 - 1942.04 FY 2006-07 - 2068.59	—	5204.25	5204.25
		Other items of prior period income like arrears of licence fees, berth hire charges, pollution levy, interest and penalty on income, disputed terminal handling charges from Southern Railway, rectification of erroneous / misclassified entries, etc.	792.29	3227.48	4019.77
		Total	1600.21	10199.32	11799.53
(b). The details of estimated miscellaneous income of Rs.48.72 Crores each for the years 2008-09 to 2010-11 may be furnished.	The details of Miscellaneous income for the years 2008-09 to 2010-11 is furnished. (The CHPT has referred to Annex – V of its relevant communication with regard to details of miscellaneous income. The details of miscellaneous income furnished in Annex – V are with regard to finance and miscellaneous income from profit on disposal of assets, items relating to previous year, miscellaneous income, recovery towards electricity, water, etc., penalties and lapsed deposit harbour entry fees. The total actual finance & Miscellaneous income for the years 2005-06 to 2008-09 and projection for the years 2009-10 to 2011-12 are as given below:				
	(Rs. In Lakhs)				
	Year	Actuals	Estimates		
	2005-06	3875.67	-		
	2006-07	5190.17	-		
	2007-08	15367.01@	-		
	2008-09	5097.48	-		
	2009-10	-	4095.29		
	2010-11	-	4100.00		
	2011-12	-	4100.00		
	@ includes Rs.10200 lakhs pertaining to prior period income as explained earlier.				
(vii). CHPT to update the income arising out of dollar denominated tariff with reference to the current exchange rate.	The vessel related charges of Foreign vessels are denominated in US Dollar tariff with reference to the exchange rates prevailing on the date of arrival and such charges include Berth Hire Charges, Port Dues, Pilotage, shifting etc.				
(viii). With reference to the charge of pollution levy at Rs.5 per Metric tonne, this Authority advised the CHPT to maintain a separate account showing the income from pollution levy and the expenditure incurred to control pollution and furnish such account to this Authority vide paragraph No. 12(xxvi) of Order dated 7 March 2006. As per the actuals for the year 2007-08 and estimates for the year 2008-09, the pollution levy account shows	The Pollution levy is made applicable only to bulk cargoes handled at Port that create Pollution. These bulk cargoes being continued to be handled at Chennai Port though Ennore Port has come into operation. Therefore it has become necessary to contain pollution for which CHPT has taken action like sprinkling water through tankers, providing wind screen curtains etc. (The CHPT has furnished an updated position of income and expenditure on account of pollution levy, along with its proposal for fixation of tariff for handling coal through semi-mechanised conveyor system, vide its letter dated 31 July				

actual surplus of Rs.384.91 lakh for the year 2007-08 and estimated surplus of Rs.560.41 lakhs for the year 2008-09. In view of the general surplus position and disproportionate income with reference to corresponding expenditure, CHPT should justify continuance of the pollution levy.

2010.) The updated position is as follows:

STATEMENT OF YEARWISE INCOME & EXPENDITURE ON ACCOUNT OF POLLUTION LEVY FOR THE PERIOD 2006-07 TO 2009-10					
Amount in lakhs					
A. INCOME	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	Total
Income collected by way of pollution levy - coal and dry bulk	637.55	727.66	689.21	776.84	2,832.26
Income from pollution levy - iron ore *	404.50	266.92	377.28	402.01	1,450.71
Total-A	1,042.05	994.58	1,067.49	1,178.85	4,272.97
B. EXPENDITURE					
Maintenance - contract work (including sweeping & cleaning charges)	189.06	193.62	128.99	156.44	746.87
Purchase of Spares and equipment @	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Providing wind screen curtain / Green house net barrier / wind barrier @	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
ADD: Supervision Overheads at 20% of total expenditure #	37.81	38.72	25.80	31.29	149.27
ADD: Overheads at 20% of total expenditure (towards water charges, power cost, legal expenses, etc.) #	37.81	38.72	25.80	31.29	149.27
Total B	264.68	271.07	180.59	219.02	1,045.62
Net Surplus (A - B)	777.37	723.51	876.90	959.83	3,227.35

* Since the port has not furnished the details of receipts on account of pollution levy in respect of iron ore for the year 2006-07, the same has been derived by taking the volume of iron ore handled as furnished by port in Form 2A with the applicable rate of Rs.5 per ton. Income for the years 2007-08 to 2009-10 considered as per details furnished by the port.

@ The expenditure considered by the port towards purchase of spares and equipment and providing wind screen etc. being capital expenditure for which depreciation and return are already captured in the general revision proposal, these expenditure have not been taken into account in this statement.

The supervision and overheads each @ 20% of expenditure as considered by CHPT has been modified accordingly.

(ix). (a). The CHPT has estimated income arising out of Estate activity at Rs.19.78 Crores, Rs.21.76 Crores and Rs.23.17 Crores for the years 2008-09 to 2010-11 at the existing tariff and at the proposed tariff as compared to the actuals of Rs.24.77 Crores for the year 2007-08. CHPT to state the reason for drop in the estimated estate income for the years 2008-09 to 2010-11 as compared to that of the year 2007-08.

The actual income earned for the Estate Rental activity for the year 2007-08 and 2008-09 was Rs.24.71 Crores and 18.63 Crores respectively. The drop in the estimated income is mainly due to non receipt of Annual Land lease Rent from M/s.CCTPL consequent to the Arbitration award which has been challenged by Chennai Port Trust in the Hon'ble High Court of Madras. Further, non-refundable premium on land lease and way leave charges received from M/s.CITPL during 2007-08 is one time payment payable prior to commencement of the Licence period which has not been projected in subsequent two years.

(b). CHPT to confirm whether it has considered the estate income receivable from the CITPL in the estimates for all the years under consideration.

The estate income receivable from M/s CITPL has been considered in the estimates for all years.

(c). The CHPT has filed a proposal separately before this Authority vide its letter No. TAMP/47/2008-CHPT, dated 18 September 2008 for upward revision of its estate rentals. The impact of the proposed upward revision of estate rentals may be considered in the cost statements.

The revision separately proposed for Estate Rentals based on New Land Policy have not been considered in the cost statements since many of the users have objected to it stating that the rate is on higher side.

(x). The CHPT has stated that the port will be generating additional revenue of Rs.130.70 Crores, Rs.136.10 Crores and Rs.143.80 Crores due to the proposed revision of its Scale of Rates for the year 2008-09 to 2010-11 respectively. However, the financial / cost implications as shown in the consolidated cost statement furnished

The additional revenue originally proposed was applied as a percentage of revision on the income earned on the activities / sub-activities during the year 2007-08, whereas the revenue now projected is based on the volume of cargo that can be handled and by applying the % of revision after due cross-subsidisation.

	by CHPT shows a revenue increase of Rs.99.18 Crores, Rs.104.10 Crores and Rs.109.27 Crores for the said three years respectively at the proposed tariff level	
5.	<u>Operating Expenditure</u> (i). Generally, the estimated total operating cost for the year 2008-09 is found to be around 40% more than actuals for the year 2007-08. Further, the operating cost estimated for the year 2009-10 and 2010-11 is more by around 12% over the respective previous years. The expenditure projections should be in line with the traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of Wholesale Price Index vide Clause 2.5.1 of the tariff guidelines of March 2005. Since the year 2008-09 is already over actuals for 2008-09 may be furnished. The estimates for the subsequent years may be reviewed based on the actuals for the year 2008-09.	The estimates of operating expenditure have been reviewed based on the actuals for the year 2008-09. Accordingly Expenditure has been projected from 2009-10 to 2011-12 assuming an increase of 5.8% over 2008-09.
	(ii). Form - 3B requires major port trusts to furnish workings for the actual / estimated power cost and fuel cost. No such workings have been submitted. CHPT to furnish workings for the estimates of power cost and fuel cost for all the years under consideration.	As per the accounting system the required particulars of the actual/estimated power cost and fuel cost for various equipments are not available and hence the same could not be furnished.
	(iii). The actual / estimated dredging cost has not been furnished in Form - 3B.	The actual/estimated dredging cost is now furnished in Form - 3B.
	(iv). The break-up of the actual / estimated Repairs & Maintenance cost in terms of Repairs to Machinery, Repairs to Buildings and others, as stipulated in Form - 3B, may be furnished.	As per the present accounting system the break-up of repairs and maintenance cost in terms of repairs to Machinery, Buildings are not available.
	(v). (a). CHPT to confirm whether the computation of depreciation for all the years under consideration is as per Clause 2.7.1. of the tariff guidelines of March 2005.	The computation of depreciation of assets is done by straight line method following the life norms adopted as per the Companies Act. (However, the CHPT in it revised proposal of June 2010 stated that depreciation is calculated on straight line method as per the life norm fixed by the Ministry of shipping and depreciation as per the Companies Act could not be adhered in view of the difficulty in comparing the same with the books of account).
	(b). CHPT to furnish a detailed working for computation of depreciation for all the activities separately and the port as a whole.	The computation of depreciation for all the activities is enclosed which is based on the V.R. Mehta Committee recommendations. The relevant extracts of the Committee's recommendation is furnished. (Information furnished by CHPT is with reference to assetwise / activitywise depreciation. No workings have been furnished)
	(c). The total depreciation shown in Form - 3B(Details of Expenditure) and Form - 4A (capital employed) for	The total depreciation shown for the year 2010-11 in Form 3B (Details of Expenditure) corrected as per the depreciation shown in Form 4A. The depreciation shown in

	<p>each of the years 2006-07 to 2010-11 do not tally with the depreciation shown in Form – 3A (consolidated cost statement for the port as a whole). Likewise, the total depreciation shown for the year 2010-11 in Form – 4A do not tally with the depreciation shown in Form – 3B for the year 2010-11. CHPT to reconcile the differences.</p>	<p>Form 3A (column III) (consolidated cost statement for the Port as a whole) represents the depreciation for the main activities namely, Cargo Handling, Port & Dock, Estate Rentals and Railway. The depreciation pertaining to Management & General Overheads activity is included in column IV and apportioned to all activities/sub activities.</p>
	<p>(vi) (a). CHPT to indicate the basis of allocation of management & General overheads to various activities / sub-activities.</p>	<p>The basis of apportionment of Management and General Overheads to various activities and sub activities is according to V.R. Mehta Committee recommendations. The relevant extracts of the Committee's recommendation is enclosed and cost sheet for the year 2008-09 prepared as per the V.R. Metha Committee's recommendation is also furnished for reference.</p>
	<p>(b). During the last general revision of its Scale of Rates in March 2006, the estimates of Management and General Overheads for the years 2005-06, 2006-07 and 2007-08 was 61%, 59% and 59% of estimated operating cost of the respective year. While the actual operating cost for the said three years is more or less comparable with the estimated operating cost of the respective years, the actual Management & General Overheads for the respective years has shot upto 68%, 76% and 79% respectively. Further, the estimated overheads for the years 2008-09 to 2010-11 works out to 62%, 58% and 55% of the estimated operating cost. CHPT to furnish the reason for steep increase in Management & General Overheads especially when this authority advised CHPT to take effective steps to reduce overheads vide para 12 (xxx) of order dated 7 March 2006.</p>	<p>The reason for steep increase in Management & General Overheads is due to increase in Salaries & Wages on account of implementation of 50% D.A. Merger to the trust employees of management departments w.e.f. 1.1.2007, increase in expenditure towards contribution to CISF and Provision towards audit fees due to implementation of 6th Pay Commission, increase in contribution of IPA on account of increase in estimated expenditure of Indian Institute of Port Management, National Maritime Academy and Major Ports Sport Council Board, increase in Medical expenditure due to increase in no. of patients, increase in Advertisement expenses for auction/tender notice etc.</p>
	<p>(vii). CHPT to furnish the basis of apportionment of Finance & Miscellaneous Income and Finance & Miscellaneous Expenditure to the main activities and sub activities</p>	<p>Apportionment of F&M Income to the Principal activities / sub-activities is in proportion to the direct income allocated to such activities/sub-activities. The apportionment of F&M expenditure to the activities/sub- activities is in proportion to Direct expenditure including depreciation of such activities / sub-activities.</p>
	<p>(viii). (a). The nature of prior period income accounted for the years 2005-06 to 2007-08 and prior period charges booked for the years 2005-06 to 2007-08 may be brought out.</p>	<p>Statement showing the nature of Prior Period Income & Expenditure for the years 2005-06 to 2007-08 is furnished. (Nature of prior period income is indicated in the earlier part of this note. Prior period expenditure is generally found to be relating to Pay & Allowances, over time, travelling allowance claims, Haulage charges payable to Southern Railway, Bank Charges, Vehicle hire charges, etc., It also includes provision for payment of Income Tax for the year 2006-07 to the tune of Rs.147.16 lakhs)</p>
	<p>(b). The reason for estimating Rs.5 Crore each for the years 2008-09 to 2010-11 towards prior period income</p>	<p>The Prior Period Income of Rs.102 Crs. for the FY 2007-08 is not likely to be received during 2008-09 to 2011-12, hence an estimate of Rs.5.00 Crs. has been made as</p>

	as against the actual of Rs.102 Crores for the year 2007-08 may be clarified.	provision for the future years 2008-09 to 2011-12.
	(ix). The items considered under "others" in Finance & miscellaneous expenditure may be listed out with values for all the years under consideration.	The items considered under "others" in F&M expenditure has been listed out and furnished. (The Separate Annex furnished by CHPT in this regard lists out the items considered under finance & miscellaneous expenditure. It does not make any mention about "others")
	(x). (a). It appears from the actuals for the year 2005-06 to 2007-08, the estimated expenditure towards Pension Fund and Gratuity Fund for the year 2008-09 to 2010-11 are the contributions to Pension Fund and Gratuity Fund. In this regard, the CHPT may clarify whether the contributions to Pension Fund and Gratuity Fund are annual contribution to the Pension / Gratuity Fund to meet the current liability of the existing pensioners towards pension payment and future liability towards pension and gratuity to the existing employees based on actuarial valuation.	The Trust agrees to make contributions to the Fund as provided in the relevant regulations framed & approved by Ministry and also based on the actuarial valuation as per the Life Insurance Corporation to meet future liabilities and the Trustees shall utilize the same for payment of Pension in accordance with the rules.
	(b). Contribution to Gratuity Fund for the year 2006-07 is shown as Rs.500 lakh in the cost statement as against the actuals of Rs.905 lakhs reflected in the annual accounts for the year 2006-07.	Contribution to Gratuity Fund for the year 2006-07 has been erroneously shown as Rs.500 lakhs in the cost statement as against the actuals of Rs.905 lakhs and the same has been rectified in the revised cost statement.
iii.	Cost Statement (General Cargo including storage)	
1.	The cost statement for this sub-activity includes the cost position for on-board stevedoring and clearing & forwarding operations. CHPT to furnish a separate cost statement for on-board stevedoring and Clearing & Forwarding operations.	As per the Accounting system the expenditure towards on board stevedoring and clearing & forwarding operations are not accounted separately and hence, a separate cost statement for the said activity could not be furnished.
2.	The CHPT has estimated to handle 39.50 Million Tonnes of cargo other than POL and iron ore in the year 2008-09 as compared to 33.65 million tonnes in the year 2007-08. This works out to around 17% increase in traffic during the years 2008-09 as compared to the year 2007-08. However, the increase in the estimated cost of fuel, Repairs & Maintenance and others in the year 2008-09 works out to 100%, 60% and 50%, respectively. CHPT to justify the increase considered in the estimates keeping in view the projected traffic.	The estimated operating expenditure for the years 2009-10 to 2011-12 in respect of General Cargo including storage activity has been reviewed in the light of actuals for the year 2008-09 and as per Tariff guidelines. The operating expenditure for this activity has been considered by assuming an increase of 5.8% over actuals 2008-09 under Expenditure head. Hence, the operating expenditure projection has not been linked to the traffic projections as indicated by TAMP.
3.	The total estimated operating expenditure for each of the years 2009-10 and 2010-11 is more around 19% and 18% over the respective previous years. The estimated operating expenditure for the year 2009-10 and 2010-11 may be	

	reviewed in the light of actuals for the year 2008-09.	
IV.	Cost Statement (Iron Ore)	
1.	The CHPT has estimated to handle 12.08 Million Tonnes of iron ore during the year 2008-09. This works out to around 6.60% increase over the actual iron ore traffic for the year 2007-08. Though there is no substantial increase in the estimated iron ore traffic in the year 2008-09, the salary and wages, Repairs & Maintenance and others have been estimated more by 37%, 86% and 41% respectively as compared to the actuals of the corresponding expenditure items for the year 2007-08. CHPT to review the estimates and furnish the actuals for the year 2008-09. The estimates for the subsequent years may be modified, if necessary.	The actual tonnage of Iron ore handled during 2008-09 is 11.50 MT of iron ore, which has been wrongly mentioned as 12.08 MT in TAMP letter. The cost sheet for the said activity has been updated with Actuals 2008-09 and the estimates for the subsequent years have been modified accordingly.
2.	The apportioned Management & General overheads to this sub activity works out to 44% of the estimated Management & General Overheads of the main activity each for the year 2008-09 to 2010-11, which may be justified.	As the actual operating expenditure in respect of iron ore activity has shown increase every year, the estimates for the future years also have been projected accordingly. Based on the estimated increased projection, the Apportionment of Management & General Overheads pertaining to this activity has been done. The operating expenditure for this activity has been considered by assuming an increase of 5.8% over actual 2008-09 under Expenditure head. Hence, the operating expenditure projection has not been linked to the traffic projections as indicated by TAMP.
3.	The actual apportioned Management & general Overheads of this sub-activity as a percentage of total operating cost of this sub-activity was 103%, 117% and 127% for the year 2005-06 to 2007-08. In the estimates for the years 2008-09 to 2010-11, this is seen to be at 93% each for the said three years. CHPT to explain the reasons for high level of incidence of the overheads.	
V.	Cost Statement (POL)	
1.	The CHPT has estimated the POL traffic at a higher level of 13 million tonnes for the year 2008-09 as compared to the actuals of 12.72 Million tonnes for the year 2007-08. That being so, the reason for drop in the estimated operating income for the year 2008-09 as compared to the actual operating income for the year 2007-08 may be explained.	The operating income estimated in the years 2009-10 to 2011-12 has been reviewed based on revised traffic projection for the corresponding year. The projection towards operating expenditure for the future years also reviewed based on actuals 2008-09 and as per Tariff guidelines.
2.	Though no substantial increase in traffic is estimated for the year 2008-09 as compared to the actual traffic for the year 2007-08, the reason for estimating salary & wages, power, fuel, repairs & maintenance and others more by 38%, 17%, 28%, 14% and 69%, respectively, as compared to the actuals for the year 2007-08 of	The operating expenditure for this activity has been considered by assuming an increase of 5.8% over actual 2008-09 under Expenditure head. Hence, the operating expenditure projection has not been linked to the traffic projections as indicated by TAMP.

	the respective expenditure items may be explained.	
VI.	Cost Statement (Berthing & Mooring) CHPT to explain the reason for steep fall in the estimates of fuel cost and Repairs & Maintenance cost for the year 2008-09 by around 25% and around 69% respectively as compared to the actuals for the year 2007-08 in the Berthing activity.	The cost statement for Berthing Mooring activity has been reviewed based on actuals 2008-09 and furnished vide Form 5 B (iii).
VII.	Cost Statement (Railway activity) 1. CHPT to explain the reasons for drop in the estimates of operating income for the year 2008-09 as compared to the actuals for the year 2007-08. 2. CHPT to furnish actuals for the year 2008-09 and review the estimates for the subsequent years, if necessary.	The cost statement for Railway activity has been reviewed based on revised Traffic Projection and actuals 2008-09 and furnished vide Form 5 c (i).
VIII.	CAPITAL EMPLOYED: 1. The cost statement shows that Rs.16.39 crores each is proposed to be invested on plant & machinery and buildings, sheds and other structures during 2008-09 to 2010-11. It is not clear how the same amount of Rs.16.39 crores have been estimated under all categories for all the three years. The list of assets to be added to the gross block and the yearwise commissioning of the assets may be furnished. 2. Details of project/feasibility reports relied upon for taking the investment decisions referred to at para 1 above along with the summary of the recommendations contained in those reports may be furnished for perusal. 3. CHPT to furnish documentary proof for the assets added during the year 2008-09. Also furnish the present status of the execution of projects envisaged in 2009-10 to 2010-11. 4. The basis of apportionment of capital employed i.e. net fixed assets and working capital amongst various activities and sub activities may be indicated. 5. CHPT is advised that in case the working capital shows a negative figure, it can be treated as zero. 6. Form – 4B of tariff filing forms requires the major port trusts to furnish details of additions to Gross Block. No such details have been furnished by CHPT. 7. It may be noted that only completed and commissioned assets alone will be counted for capital employed and	The list of assets added to the Gross Block and details of year-wise commissioning of assets are furnished. (A separate statement furnished by CHPT in this regard gives details of items capitalised during the year 2008-09.) The documentary proof for the addition of the asset during the year 2008-09 and the present status of the execution of Projects envisaged in 2009-10 to 2010-11 are furnished. The working showing the basis of apportionment of capital employed to various activities/sub activities is furnished. (The information furnished by CHPT in this regard relates to the year 2008-09 listing out the activitywise value of assets. It does not give the basis of apportionment of capital employed to various activities / sub-activities). The working capital showing a negative figure has been treated as zero and no adjustment to the net fixed assets have been carried out in the Form 4A – Capital employed for the Port. The details of additions to the gross block for the year 2008-09 available in the depreciation book enclosed. The execution of projects envisaged in 2009-10 to 2010-11 are as per the XI Plan and the details are furnished. Completed and commissioned assets alone are counted for capital employed.

	work-in-progress should be excluded. A confirmation in this regard may be furnished.	
8.	Assets handed over to BOT operators and in their control should not be included in the cost statements. CHPT to confirm this position.	The Assets handed over to BOT operators have not been included in the cost statements.
IX.	SCALE OF RATES	
1.	Clause 6.10 of the tariff guidelines of March 2005 stipulates prescription of a three slab structure for pilotage fee. Further, the unit rate of pilotage fee should reduce for increasing GRT slabs so that it would remain attractive to larger size vessels. In the last revision of Scale of Rates of CHPT in March 2006, this Authority while allowing as a one time measure to continue with the (then) existing six GRT slabs for Iron Ore vessels and non-Iron Ore vessels advised the CHPT to introduce suitable rationalization of this tariff item at the time of the next review. In this regard, paragraph No. 12 (xxiii) of Order dated 7 March 2006 may be referred to. However, the CHPT has not proposed the pilotage fee as per the requirement of the tariff guidelines of March 2005. CHPT to rationalize this tariff item as per the stipulation of revised tariff guidelines.	The present six slab rate for Pilotage has been arrived at based on users consensus during the last revision of Scale of Rates since a single rate was objected to by users.
2.	CHPT has proposed to introduce a clause, with conditionalities, for lodging deposits by the parties for withdrawal of the goods from auction sale. The port has stated that a clause akin to it was in existence in its SOR of the year 1992. The circumstances under which the clause said to have been in existence in the past was deleted may be elaborated. The present arrangement in this respect may also be informed. Since auction sale is not an activity covered under the existing SOR, CHPT to review its proposal in this regard.	The Trade as and when they are ready to clear the cargo, which are already included in the auction list. In absence of relevant provision in the Scale of Rates, Trade is not coming forward to deposit the demurrage charges up to the probable date of clearance. But they insist port to remove the cargo from auction list or to withhold the cargo from auction stating that the provision of making the deposit is not available in the Scale of Rates. Therefore, the clause is required to be incorporated in the Scale of Rates.
3.	For calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, in the existing arrangement fraction upto 0.5 is taken as 0.5 unit and fraction of 0.5 and above is taken as one unit. The problems faced in the existing arrangement may be highlighted.	There is no problem faced in the existing arrangements of rounding off and hence the existing system may continue.
4.	Against the existing rate of Rs.46.32, Rs.79.92, Rs.142.80 and Rs.210.00 (all for foreign)for packages weighing upto 1 Tonne, 5 Tonnes, 10 Tonnes and 15 Tonnes respectively, the Port	The proposed single rate is based on TAMP's guidelines to make the tariff structure simple and also for administrative reasons. For example, for utilization of Cranes of different capacities permission have to be granted by the officials concerned for utilization of Cranes under each category.

	has proposed a single rate of Rs.162 per hoist as hire charges for mobile cranes and fork lift trucks. It is stated that the proposal is for simplifying the tariff structure and to remove different interpretations by different persons with regard to the supply and use of the cranes and also to eliminate the need for obtaining various permissions by the users. The difficulties encountered in interpreting the existing slab rates and the different permissions that have to be obtained by users now may be elucidated.	The proposed clause/rate shall obviate the need for the above. [In draft Scale of Rates submitted with revised proposal dated 24 June 2010, CHPT retained the slabs, as per existing Scale of Rates and revised the rates to Rs.60.25, Rs.103.90, Rs.185.65 and Rs.273.00 respectively]
5.	In para 12 (xxiv) (f) of this Authority's Order dated 7 March 2006, CHPT has been informed about the requirement of phasing out, within a maximum period of five years from 2005, the advalorem wharfage rates. In the draft Scale of Rates submitted by CHPT, the wharfage schedule still appears to be a basket of tonnage / volume based / advalorem rates. CHPT to explain why it could not adhere to the requirements as specified in the revised tariff guidelines.	This rationalization of Wharfage charges, converging the Wharfage Schedule from three different unit based in to one single unit based has to be done taking into account various costing. There is no objection to rationalize the wharfage schedule into single unit based. This would lead to simplification, easy to understand and will be user friendly.
6.	The CHPT has proposed differential rates of wharfage for different cargo. In this regard, this Authority advised CHPT to initiate the process of rationalizing wharfage schedule gradually vide paragraph no.12 (xxiv) (g) of Order dated 7 March 2006. The CHPT to intimate the steps taken for rationalizing the wharfage schedule.	Though rationalization of Wharfage is a welcome step there are some difficulties in combining all the three categories viz., Weight based, Volume based and Value based in to a single common rate.
7.	To allow private cranes at the request of the users for port operations the CHPT has proposed charges at 10% of the proposed hire charges. The proposed charge may be delinked from the proposed hire charges for port equipment as advised by this Authority vide paragraph no. 12 (xxviii) (d) of Order dated 7 March 2006.	The levy of 10% of hire charges for utilization of private cranes at the request of the users for Port operation cannot be de-linked as the levy of 10% is made on the specific category / capacity of the Cranes. As such, the present clause may be retained.
8.	CHPT has proposed to cancel the license and to levy ten times penalty on the normal license fee where the licensed space is subjected to subletting by the allottee. In this context, CHPT to verify whether subletting the licensed space is permissible as per the land policy of the Government of India communicated under Letter No. PT-17011/55/87-PT dated 8 March 2004.	As per the Land policy, areas falling under the Custom Bound area are allotted on monthly licence basis for a maximum period of 11 months and no sub-let is allowed.

X.	MISCELLANEOUS	
1.	<p>The action taken by CHPT with reference to clause 7 (Regulation of charges by other authorized service providers) of the revised tariff guidelines may be explained. It is relevant here to invite attention of CHPT to the d.o. letter No. TAMP/3/2006-Misc. dated 29 September 2006 of Shri A.L. Bongirwar, the (then) Chairman (TAMP) addressed to the Chairman, CHPT in this regard. Further, we have vide our letters No. TAMP/52/2002-Misc, dated 15 October 2007, 15 July 2008, 21 July 2008, 31 July 2008, 25 August 2008, 26 November 2008 and 12 March 2009 forwarded to CHPT the requests received from the private parties to approve tariff for equipments deployed by them for operations at CHPT. We have not received the response of CHPT either to the d.o. letter of the (then) Chairman (TAMP) or to our subsequent letters. The CHPT is again to intimate the action on the matter in reference.</p>	<p>It is to state that the Tariff to be fixed for private crane operators for providing services inside the Port shall be on par with the rates levied by the Trust for similar range of cranes. As anything less than the existing Tariff rate of the Trust will wear away the users to utilize private cranes resulting in under utilization of Port's assets.</p>
2.	<p>The comments received from some of the user organizations on the CHPT's rate revision proposal were forwarded to the Port under this office letters dated 13 February, 17 February, 4 March, 12 March and 24 March 2009. The Ports comments thereon are still awaited.</p>	<p>The CHPT has not furnished its feedback on the user comments.</p>

6.2. The CHPT while furnishing its reply to our queries has modified the proposal and cost statements. The main points made by the CHPT in the modified cost statements and the revised proposal are as follows:

- (i). The cost statements have been modified taking the actuals for the year 2008-09 into consideration. The traffic projections and cost statements have been made for the year 2011-12 additionally as the year 2008-09 has already passed by. The traffic projection is as per the Five Year Plan;
- (ii). The expenditure have been projected with an increase of 5.8% over 2008-09 for the subsequent three years;
- (iii). For estimation of income, only the lease rentals of the Second Container Terminal have been taken into account even though the revenue share will become due when the operational phase of the project starts after 8 October 2009;
- (iv). The computation of depreciation is as per the Companies Act;

- (v). The basis of apportionment of Management and General Overheads (MGO) among various activities and sub-activities is done according to V.R. Mehta Committee recommendations. A steep increase in MGO expenses is due to the increase in salaries and wages on account of implementation of 50% DA merger, increase in expenditure towards contribution to CISF, increase in contribution to IPA and others; and
- (vi). The details on the capital assets completed during the year 2008-09 are provided and the schemes proposed for the years 2009-10 to 2011-12 are given. Only the completed and commissioned assets are counted for inclusion in the capital employed.
- (vii). The cost statements furnished exclude the tax liability;
- (viii). The actual surplus before tax and ROCE, as per the revised cost statement for the three years is as below:

Year	Surplus (Rs. crores)
2005-06	22.00
2006-07	90.31
2007-08	241.95
Total	354.26

The surplus for the year 2008-09 is Rs.46.40 crores. The estimated additional surplus for the years 2009-10 and 2010-11 are Rs.227.67 crores and Rs.150.78 crores respectively.

- (ix). The Revenue share / Royalty received from the CCTPL has been accounted separately by allotting a separate account code. The amount received is treated as Port operating income and a separate escrow account is not made as per the accounting policy of the Port.
- (x). The capacity utilisation is linked to ROCE and as per the Guideline, a minimum of 60% capacity utilisation of assets is to be realised to qualify for full ROCE. As per the statement provided by the Port, the capacity utilisation during the years 2005-06 to 2007-08 is more than 90%.

6.3. With the above changes, the net surplus/deficit arising on the basis of the revised cost statements furnished by the Port is tabulated below:

STATEMENT OF SURPLUS/DEFICIT AND TARIFF REVISION PROPOSED (21 august 2009)									
Sl. No	Activities/ Sub activities	Surplus/Deficit						Total surplus/ deficit	Average Surplus /deficit as % of Income
		2009-10		2010-11		2011-12			
		Rs. Lakhs	As % of Income	Rs. Lakhs	As % of Income	Rs. Lakhs	As % of Income		
I	Port as whole	24797.73	29.49	21376.82	23.80	14375.30	15.38	60548.85	22.89
II	Cargo Handling	20252.40	37.64	19371.47	34.41	17792.92	30.38	57416.79	34.14333
	a) General cargo	6503.56	31.16	6258.96	28.85	6759.77	28.97	19522.29	29.66
	b) Cranage	0.00	0.00	-109.08	-8.54	-309.95	-19.62	-419.03	-8.72
	c)FC Thangam	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0
	d) Iron Ore	0.00	0.00	-944.52	-7.54	-2865.75	-24.30	-3810.27	-10.6133
	e)POL	0.00	0.00	-131.68	-4.48	-612.54	-18.66	-744.22	-7.71333
	f)Warehouse	3096.18	72.85	3122.00	71.61	3137.39	70.19	9355.57	71.55

	g) Container Handling	10652.67	94.37	11175.79	94.29	11683.99	93.93	33512.45	94.19667
III	Vessel Related	2271.47	11.28	758.22	3.25	-3106.69	-12.37	-77.00	0.72
	a) Port Dues	2271.46	53.83	1756.43	39.69	1107.24	23.81	5135.13	39.11
	b) Towage and Pilotage	253.67	2.45	-716.31	-6.10	-2785.48	-22.29	-3248.12	-8.64667
	c) Berthing and Mooring	-253.67	-4.57	-281.90	-3.94	-1428.46	-17.96	-1964.03	-8.82333
	d) Salvage and divers	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0
IV	e) Railways	2050.00	25.12	1272.74	15.77	-220.36	-2.99	3102.38	12.63333
V	f) Estate	223.86	11.17	-25.64	-1.22	-90.57	-3.76	107.65	2.063333

6.4. In the revised proposal dated 21 August 2009, the proposed tariff revision in respect of general cargo was dropped, revision for POL was sought and the percentage of revision proposed in respect of other cargo were modified.

7.1. As the financial year 2009-10 was already completed, the CHPT was requested to update the cost statements with actuals for the year 2009-10 and review the estimates for the years 2010-11 and 2011-12, if necessary. The CHPT was also requested to furnish the estimates for the year 2012-13 so that the revised tariff can be prescribed for the full tariff cycle of 3 years.

7.2. The CHPT submitted the updated cost statements with the actuals for the year 2009-10 and revised the estimates for the years 2010-11 to 2011-12. The projection for the year 2012-13 was also made to take advantage of the three year tariff validity cycle. The main submissions made by the CHPT in the updated proposal are as follows:

- (i). The CHPT updated the cost statements with actuals 2009-10, revised estimates for 2010-11 and 2011-12 and also furnished the estimates for 2012-13.
- (ii). Wage revision impact have been taken into account.
- (iii). Increase for expenditure considered at 5%.
- (iv). Return on capital employed is considered at 16%.
- (v). Depreciation is calculated on straight line method as per the life norm fixed by the Ministry of shipping. The depreciation as per the Companies Act could not be adhered in view of the difficulty in comparing the same with the books of account.
- (vi). The CHPT has sought increase on a few items only based on the projections for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13. The details of the proposed increase with their financial impact are given below:

Sl. No.	Details	Present rate (In Rs.)	Proposed Rate (In Rs.)	Increase in rate (Rs. / %)	Increase due to revision (Rs. In lakhs)		
					2010-11	2011-12	2012-13
1.	Coal	23.00	30.00	7.00	756.00	793.80	833.00
2.	Fertilizer	28.60	35.00	6.40	68.48	71.68	75.52
3.	Levy	-	-	40% *	1839.00	1929.66	2025.10
4.	Iron ore	85.00	120.00	35.00	3501.75	3678.50	3861.20
5.	Other ores	16.50	20.00	3.50	52.33	54.95	57.68
6.	Cranage	-	-	30%	300.00	330.00	330.00
7.	Berth hire charges	-	-	10%	470.14	494.22	519.25
8.	Towage and pilotage	-	-	10%	1061.89	1114.78	1169.89
9.	Railway	-	-	35%	441.35	489.30	515.55

employed has come down and account for Rs.19 crores in the variation. The variation in Finance and Miscellaneous expenses (Net) account for Rs.50 crores and the remaining Rs.36 crores is towards receipt of royalty / revenue share from the BOT operator. This explains the reason for improvement in the deficit position from Rs.105 crores to Rs.1.22 crore.

- (b). In respect of the years 2006-07 to 2007-08, the aggregate actual traffic handled by the port is reported at 78.35 million tonnes, as against the estimated aggregate traffic of 78.81 million tonnes, registering marginal negative variation of 0.58%. The actual net surplus after return for the said two years comes to Rs.233.25 crores as against the estimated deficit position of around Rs.1 crore.

The main reason for such huge improvement in the surplus position is due to the prior period income of about Rs.102 crores accounted in the year 2007-08 under Financial & Miscellaneous income. Further scrutiny of the prior period income for the year 2007-08 revealed that it comprised of the following two major items apart from receipts like income tax refund, etc.

- (i) Compensation for non achievement of non-transshipment traffic received from CCTPL for the years from 2003-04 onwards with interest amounting to Rs.52.04 crores
- (ii) Interest received from the Ennore Port Limited (EPL) on land cost to the tune of Rs.15.82 crores.

The compensation and interest received from CCTPL relating to arrear receipts from the year 2003-04 onwards cannot be considered as a regular item of income arising from the tariff fixed earlier. The cost of land which appears to have been allotted to EPL is not covered under this exercise. That being so, the above two items of prior period income, totally amounting to Rs.67.86 crores, accounted by the ChPT in the year 2007-08 appear to be on account of unusual and abnormal receipts besides the tax refund of Rs.9.45 Crores in 2006-07 and 2007-08. It is to be noted that tax liability is not recognised while fixing tariff and, therefore, tax refund is also not considered.

If the comparative position in respect of the parameters relating to financial performance excluding the above abnormal items is seen, the positive variation in operating income, operating expenses and capital employed works out to 15.34%, 4.15% and 16.70% respectively. Clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005 while prescribing

performance variation of + or – 20% for adjustment of past surplus, stipulates review of both physical and financial performance. In this case, while the physical performance shows a negative variation of 0.58%, the key parameters of financial performance like operating income, operating expenses and capital employed shows a positive variation ranging from 4% to 16%.

- (c). The validity of the existing SOR expired on 31 March 2008 and the extension granted beyond this date was subject to the stipulation of setting off of the full benefit accruing to the port, if any. Keeping this stipulation in view the actual performance of the port during the years 2008-09 and 2009-10 is analysed.

During these two years, the port has handled actual traffic of 36.91 MT and 37.59 MT respectively. The operating income, operating expenditure, overheads, finance & miscellaneous income and finance & miscellaneous expenditure, depreciation and net fixed assets are considered as reflected in the audited annual accounts of the CHPT for the two years. The finance and miscellaneous expenses over the finance and miscellaneous income is Rs.78.09 crores and Rs.104 crores respectively during the said two years. The main reason for this huge negative variation is due to accounting of Rs.70 crores as prior period expenditure during 2008-09 as refund be made to the CCTPL towards lease rental charges based on the Arbitration Award in a dispute between the Port and the CCTPL and payment of Wage Revision Arrears to Class III & IV employees to the tune of Rs.53 crores and enhancing the pension contribution and gratuity contribution by about Rs.33 crores in 2009-10 compared to the contributions made during the previous year. Accordingly, the position of net surplus / (deficit) before return shows a surplus of Rs.22.19 crores for the year 2008-09 and a deficit of Rs.52.76 crores for the year 2009-10, resulting in a aggregate net deficit of Rs.30.57 crores for the said two years.

The Net block of fixed assets for the year 2008-09 is reckoned with as per the position reflected in the audited annual accounts.

Clause 2.8.3 of the tariff guidelines March 2005 stipulates that the revenue share / royalty receivable by the landlord Port Trust should be applied first to meet cost of surplus labour, if any and atleast 50% of the balance should be maintained in an Escrow Account for creation / modernization of port infrastructure facilities within a period of 5 years. The accruals in Escrow Account will not be treated as revenue of the port for tariff fixing exercise and the expenses incurred for

	haulage charges						
10.	Railway Misc. charges	-	-	35%	399.42	442.05	462.35
11.	Estate Rentals			40%	619.50	689.99	789.68
	Total				9509.86	10088.92	10639.21

- (vii). The rates in respect of some of the commodities / services / equipments have been rounded off to the nearest rupee.
- (viii). The following rebates have been given on vessel related charges in order to attract container main line vessels, with the approval of the Board with effect from 18 January 2010:
- (a). 50% concession for vessels of GRT of 50,001 tonnes and above.
- (b). 30% concession for vessel of GRT of 35,000 tonnes to 50,000 tonne.
- (ix). The CHPT is committed to contribute to few road connectivity projects like Ennore Manali Express Way (Rs.250 Crores), dedicated Elevated Corridor on NH4 from Port to Maduravoyal (Rs.310 Crores) etc. in order to evacuate the cargo by Truck / Tractor mainly containers. Hence, the royalty received from the container terminals may not even be sufficient to meet the said expenditure.
- (x). The CHPT has also envisaged various development schemes for improvement / modernisations of the port for which the expenditure has to be met from internal resources.
- (xi). The revision of pay of Class-I and II Officers is also due to be settled and expected additional annual burden on account of pay would be around Rs.7 Crores apart from the arrears to be paid from 1 January 2007.

7.3. The net surplus / deficit position reflected in the revised cost statement for port as a whole as well as for main / sub-activities is tabulated below:

STATEMENT OF SURPLUS/DEFICIT AND TARIFF REVISION PROPOSED (24 JUNE 2010)									
Sl. No	Activities/ Sub activities	Surplus/Deficit						Total surplus/ deficit	Average Surplus/ deficit as % of income
		2010-11		2011-12		2012-13			
		Rs. Lakhs	As % of Income	Rs. Lakhs	As % of Income	Rs. Lakhs	As % of Income		
I	Port as whole	-10848.8	-14.46	-13192.8	-16.71	-16071.3	-19.49	-40112.9	-16.8867
II	Cargo Handling	-4469.02	-9.21	-5913.75	-11.62	-7638	-14.35	-18020.8	-11.7267
	a) General cargo	-3972.29	-24.69	-4803.13	-26.43	-5731.84	-32.35	-14507.3	-28.49
	b) Cranes	-778.58	-77.86	-814.44	-74.04	-965.66	-87.79	-2558.66	-79.8967
	c)FC Thangam	-923.75	-859.82	-1003.62	-669.08	-1096.18	-730.79	-3023.55	-686.563
	d) Iron Ore	-2453.25	-23.49	-2915.43	-26.63	-3420.15	-29.82	-8788.83	-26.6467
	e)POL	984.56	34.44	977.07	32.52	968.36	30.71	2929.99	32.5567
	f)Warehouse	2674.37	62.93	2645.8	60.68	2607.46	58.33	7927.63	60.6467
	g)Container Handling	13026.89	94.72	13641.17	94.47	14291.99	94.27	40960.05	94.4867
III	Vessel Related	-1969.31	-9.71	-2684.78	-12.6	-3618.18	-16.3	-8272.27	-12.87
	a) Port Dues	2358.3	47.51	2402.71	46.03	2260.61	42.61	7021.62	45.38333
	b) Towage and Pilotage	-1349.88	-12.71	-1732.35	-15.54	-2131.01	-18.22	-5213.24	-15.49
	c)Berthing and Mooring	-2976.04	-63.3	-3353.29	-67.85	-3745.76	-72.14	-10075.1	-67.7633
	d)Salvage and divers	-1.69	0	-1.86	0	-2.03	0	-5.58	0
IV	e) Railways	-3597.44	-76.8	-3397.64	-76.83	-4139.93	-81.56	-11135	-78.3967
V	f) Estate	-613	-52.49	-779.88	-45.21	-675.2	-34.2	-2268.08	-43.9667

7.4 The CHPT has also modified the quantum of revision sought earlier in the Scale of Rates vide proposals dated 18 September 2008 and 21 August 2009. A comparative position of tariff revision sought by the CHPT in its earlier proposals mentioned above and its revised proposal dated 24 June 2010, are tabulated below:

Sl. No.	Activity / Cargo	Revision proposed over existing SOR		
		Original Proposal (18 Sep. 2008)	Modified proposal (21 Aug. 2009)	Updated proposal (24 June 2010)
1.	General Cargo	20%	--	--
2.	Coal	--	--	30%
3.	Fertiliser	--	--	22%
4.	Levy	--	--	40%
2.	Cranage & FLT	5%	30%	30%
3.	FC Thangam	--	--	--
4.	Iron ore	45%	40%	41%
	Other ores	--	--	21%
5.	POL	--	30%	--
6.	Warehouse	--	--	--
7.	Port Dues	--	--	--
8.	Towage & Pilotage	10%	30%	10%
9.	Berthing & Mooring	10%	30%	10%
10.	Salvage & Divers	--	--	--
11.	Railways (Haulage & Misc. Charges)	110%	15%	35%

8.1. A joint hearing in this case was held on 29 June 2010 at the Chennai Port Trust premises. The CHPT made a power point presentation of its revised proposal. At the joint hearing, CHPT and the concerned user organisations/bodies made their submissions.

8.2. At the joint hearing, the CHPT was advised to furnish the analysis of past performance and setting off the past surplus, if arises, in future tariff. The CHPT has also agreed to circulate its revised proposal to users on the same day. Subsequently, the CHPT has informed that the revised proposal of the CHPT has been circulated to the concerned users for comments.

8.3. We have not received any comments from the users / user organisation on the updated proposal of the CHPT.

9. Subsequently, the CHPT has furnished the following details vide its e-mails dated 11 October 2010 and letter dated 12 October 2010:

- (i) Date-wise US\$ buying rates from 1 April 2009 to 30 September 2010 reportedly considered by the port for levy of vessel related charges in terms of Indian Rupees. The CHPT also furnished the vessel related income earned from foreign going vessels in the year 2009-10 in US \$ terms.
- (ii) Details of actual prior period income and prior period expenses for the years 2008-09 and 2009-10 as given below:

- 29 -

(Rs. In crores)

Year	2008-09	2009-10
Prior period Income	13.15	5.07
Prior period Expenses	76.02	21.97

- (iii) Details of income received on account of pollution levy and expenses incurred therefor during the years 2007-08 to 2009-10.

Particulars	(Rs. in lakhs)			
	2007-08	2008-09	2009-10	Total
Income	1109.87	1057.49	1178.85	3346.21
Expenses	710.20	624.86	760.99	2096.05
Supervision overheads @ 20% of expenses	142.04	124.97	152.20	419.21
Overheads @ 20% towards water charges, power cost, etc.)	142.04	124.97	152.20	419.21
Total Expenses	994.28	874.80	1065.39	2934.47
Net Surplus	115.59	182.69	113.46	411.74

- (iv) The actual salaries shown in Form 3 B for 2009-10 does not include the impact / provision for pay revision of Class-I & II officers. The officers' salary revision has been finalised only during July 2010 and the annual increase in salaries on this account is around Rs.10 crores. The CHPT has requested to consider this impact in the estimates for the year 2010-11 while finalising the proposal.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

11. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case the following position emerges:

- (i). The existing Scale of Rates (SOR) of CHPT was approved in March 2006 with the validity till 31 March 2008. At the request of the CHPT in April 2008, the validity of the SOR approved in March 2006 was extended till 30 September 2008 advising the port to file the proposal immediately for general revision of its SOR. The proposal filed by the CHPT for general revision of its tariff in piecemeal in September 2008 and January 2009 with estimates for the years 2008-09 to 2010-11 was taken up for consultation with the concerned users in February 2009. The users furnished their comments on the proposal of CHPT and the comments of the users were forwarded to the port as feedback information. However, we do not have the benefit of the views of CHPT on the issues raised by the users.

The port while responding to the queries on its proposal raised by us in May 2009, furnished a revised proposal in August 2009. As the financial year 2009-10 was over, and at our request, the CHPT filed a further revised proposal dated 24 June 2010 updating the cost statements with actuals for the year 2009-10 and including estimates for the year 2012-13. The port has reported that it has circulated the revised proposal of June 2010 to the concerned users as per the decision taken in the joint hearing held on 29 June 2010. None of the users have furnished their comments on the revised proposal. Incidentally, the validity of the existing SOR was extended at the request of the CHPT from time to time, till 30 September 2010, with a condition that the additional surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to the CHPT for the period after 1 April 2008 will be setoff fully in the tariff to be fixed for the next cycle. The revised proposal of June 2010 is taken up for consideration in this analysis.

- (ii). The existing tariff of the CHPT was fixed in March 2006 relying on the estimated financial / cost position for the years 2006-07 and 2007-08. As mandated by clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005, this Authority is required to review the actual physical and financial performance of the Major Ports / Private Operators thereat, at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing prevailing tariff. Incidentally, the cost position for the year 2005-06 was at the estimate stage while passing the tariff Order of March 2006. The CHPT has operated the facilities during the years 2008-09 and 2009-10 applying the tariff fixed in March 2006. Therefore, the actual physical and financial performance of the CHPT during the years 2006-07 to 2009-10 are discussed in the following paragraphs along with the position for the year 2005-06.
- (iii). The actual financial / cost position for the years 2005-06 to 2009-10 are considered as reflected in the audited annual accounts of the port. The working capital is considered as per the norms prescribed in the tariff guidelines of March 2005. The return on capital employed at the applicable rates in relation to business assets and business related assets for the respective years is considered. The following position emerges:
 - (a). In respect of the year 2005-06, the actual position shows that the port had handled a total traffic of 35.49 million tonnes as compared to the estimated traffic of 38 million tonnes. The actual net deficit after return works out to around Rs.1 crore showing improvement in the estimated net deficit of Rs.105 crores. There is no significant variation in the traffic, operating income and operating expenses. The actual capital employed position has come down to around Rs.564 crores as against the estimated position of around Rs.632 crores. Consequently, the depreciation and return on capital

infrastructure development out of this Escrow Account will not qualify for ROCE. The guideline further stipulates that the entire accrual will be taken as revenue of the port for tariff fixation if the funds in the Escrow Account are found to have been not utilized for the stated purpose within the stipulated time.

During the last general revision of its SOR, the CHPT had agreed to create and maintain an Escrow Account for recording inflows of royalty receipts from private operator and the outflows to meet expenditure on account of infrastructure development. Accordingly, 50% of the estimated royalty / revenue share receipts were considered as income of the port in the tariff order of March 2006 and the balance amount was required to be maintained in Escrow Account by the port. This Authority had advised the CHPT to utilize the accruals in the Escrow Account in the manner prescribed in the revised tariff guidelines and furnish the details of the transactions in the Escrow Account during the next general review of its tariff. However, the CHPT has not furnished details of the Escrow Account. To a specific query the CHPT has stated that creation of separate Escrow account is not as per the accounting policy of the port and hence no Escrow Account is maintained.

The CHPT has not furnished details linking the actual expenditure incurred on infrastructure development to the actual royalty / revenue share receipts from the years 2005-06. The tariff guidelines are binding on this Authority. Therefore, at least 50% of the royalty / revenue share receipt are required to be adjusted against expenditure incurred towards infrastructure development.

The tariff to be fixed for CHPT for the next tariff cycle is upto the year 2012-13. Tariff guidelines stipulate a time limit of 5 years for utilisation of the royalty / revenue share receipts transferred to Escrow Account. That being so, 50% of the royalty / revenue share receipt pertaining to the years 2005-06, 2006-07, 2007-08 and 2008-09 should be utilised for creation of infrastructure assets atleast by the years 2009-10, 2010-11, 2011-12 and 2012-13 respectively. Accordingly, 50% of the royalty / revenue share receipts for the years 2005-06 to 2008-09 which works out to Rs.3598.34 lakhs, Rs.4300.04 lakhs, Rs.5086.76 lakhs and Rs.5785.07 lakhs respectively have been adjusted against the capital expenditure incurred / estimated to be incurred in the respective 5th year, i.e. from 2009-10 to 2012-13. The actual and estimated revenue share receipts, its utilisation and the balance available in the Escrow A/c as at the end of the year

for all the years under consideration are given in the following table:

Particulars	Actuals					Estimates		
	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13
Royalty / Revenue share receipts	7196.67	8600.07	10173.52	11570.13	13431.54	14027.06	14923.50	15786.79
Less: 50% considered as income	3598.34	4300.04	5086.76	5785.07	6715.77	7013.53	7461.75	7893.4
Balance transferred to Escrow A/c	3598.33	4300.03	5086.76	5785.06	6715.77	7013.53	7461.75	7893.39
Cumulative balance of Escrow A/c at the end of the year	3598.33	7898.36	12985.12	18770.18	25485.95	32499.48	39961.23	47854.63
Considered towards Infrastructure Development	0.00	0.00	0.00	0.00	3598.33	4300.03	5086.76	5298.50
Cumulative position of utilisation	0.00	0.00	0.00	0.00	3598.33	7898.36	12985.12	18283.62
Balance available in Escrow A/c	3598.33	7898.36	12985.12	18770.18	21887.62	24601.12	26976.11	29571.01

As per the annual accounts for the year 2009-10, the actual additions to the gross block for the year 2009-10 is seen to be Rs.63.94 crores. 50% of the actual royalty / revenue share receipt pertaining to the year 2005-06, which is Rs.3598.34 lakhs as stated above, is adjusted against the actual addition of Rs.6394.00 lakhs to the gross block in the year 2009-10 and the balance amount of Rs.2795.66 lakhs will qualify for return thereon. For the subsequent years 2010-11 to 2012-13, the Written Down Value of Rs.3598.34 lakhs is adjusted against the estimated capital employed for the respective years for the purpose of allowing return. There is difficulty in specifically identifying the amount of Rs.3598.34 lakhs to a particular item of addition to the gross block during the year 2009-10. Hence, for the purpose of arriving at the Written Down Value, the annual depreciation on Rs.3598.34 lakhs is calculated at Rs.94.69 lakhs considering the weighted average life period of assets added during the year 2009-10 which works out to 38 years.

Similar approach is adopted for adjustment of 50% of royalty / revenue share receipt relating to the years 2006-07 to 2008-09 in the estimated additions to the gross block in 2010-11 to 2012-13 respectively. The utilisations from Escrow Account for the years 2010-11 to 2012-13 is adjusted against the additions to the gross block for the respective years as shown in the above table and the adjusted value of additions is considered for the purpose of allowing return. Considering the weighted average life period of estimated additions to the gross block of the years 2010-11 to 2012-13, which uniformly works out to 30 years, the Written Down Value of utilisations from Escrow Account for the respective subsequent years is arrived at and adjusted against the estimated capital employed for the respective subsequent years.

The income from cargo handling activity for the year 2009-10 includes an amount of Rs.414.78 lakhs towards handling of coal through semi-mechanised coal handling system. The existing SOR of CHPT does not contain a rate for this service. Incidentally, the CHPT vide its letter dated 11 September 2009 filed a proposal for fixation of rate for handling coal through semi-mechanised closed coal conveyor system, which inter-alia, conveyed that the port is levying Rs.20/- per MT towards this service on ad hoc basis. Since the proposal filed by the CHPT was not in the prescribed format and did not contain the conditionalities governing the application of rate, it was returned to the port with an advice to resubmit the proposal in full shape. The port submitted the revised proposal vide its letter dated 31 July 2010 in the prescribed format requesting this Authority to fix a rate of Rs.44/- per MT for handling coal through semi-mechanised closed coal conveyor system. The port stated that the income arising out of this facility at Rs.20/- per MT has been included in the income estimates of the proposal submitted for general revision of Scale of Rates. Accordingly, the actual and estimated financial / cost position considered in this proposal includes both income and expenditure pertaining to semi-mechanised coal handling system from the year 2009-10 onwards. However, the rate for the new facility is included in the SOR at Rs.20/- per MT which is considered in the income estimate.

Since the net surplus after return for the two years 2008-09 and 2009-10 shows an aggregate deficit of Rs.91.07 crores, no question of adjustment of surplus arises. The deficit is not carried over as it is taken to have been covered by the past surplus for the block of 2006-07 to 2007-08.

- (d). The net surplus after return position the years 2005-06 to 2009-10 fluctuates between surplus and deficit. While the year 2005-06 shows marginal deficit of Rs.1.22 crores, the years 2006-07 and 2007-08 shows surplus of Rs.45.45 crores and Rs.187.80 crores. Again the position for the years 2008-09 and 2009-10 shows deficit to the tune of Rs.130 crores and Rs.78 crores respectively. In view of fluctuations in the surplus / (deficit) position, the average financial performance of the port during the years 2005-06 to 2009-10 is considered. Apart from evaluating the financial performance based on the parameters like operating income, operating expenses and capital employed, as explained earlier, the financial performance of the port during the years 2005-06 to 2009-10 is evaluated on the basis of the actual return achieved by it. For this purpose, the capital employed position excluding business related assets and social obligation assets and actual surplus position after deducting return on business

related assets for the respective years is considered. The average capital employed and average actual surplus excluding certain receipts which were discussed earlier, for the said five years works out to Rs.55189.53 lakhs and Rs.10073.87 lakhs respectively. In percentage terms, the actual return earned by the ChPT works out to 18.25% which is variation of 17% between the permissible and actual return.

Clause 2.13 of the tariff guidelines of March 2005 while prescribing performance variation of + or - 20% for adjustment of past surplus, stipulates review of both physical and financial performance. In this case, the variation in the physical as well as financial performance for the years 2005-06 to 2009-10 is less than 20%; and, therefore, the question of adjustment of past surplus in the future tariff of ChPT does not arise.

However, since the analysis of variation does not consider the abnormal income of Rs.67.86 crores reported in the year 2007-08, the ChPT is advised that it shall utilise this abnormal income amounting to Rs.67.86 crores towards development of infrastructure facilities in the port and furnish details to this Authority, for verification, during the next review of its tariff.

- (iv). The actual traffic handled by the CHPT during 2009-10 is 37.59 Million Tonnes (MT). The projection for the next three years 2010-11 to 2012-13 is 41.32 MT, 43.39 MT and 45.54 MT respectively. The projection for the year 2010-11 considered by the Port is 9.92% higher than that of the actual tonnage handled during the previous year. For the years 2011-12 and 2012-13, an increase of 5% is assumed by the port uniformly. The annual growth in the traffic handled by CHPT during the past four years from 2006-07 to 2009-10 is given under:

(Traffic in Million Tonnes)

Traffic	2006-07		2007-08		2008-09		2009-10	
	Traffic	% Increase	Traffic	% Increase	Traffic	% Increase	Traffic	% Increase
Traffic	39.25	10.60	39.10	-0.38	36.91	-5.60	37.59	1.80

As can be seen from the above table, in the past period, the growth in cargo handled by CHPT had been erratic and the growth in the year 2009-10 was 1.8%. Considering this factor, the projection for the future years with 9.92%, 5.0% and 5.0% respectively appears to be reasonable and therefore, the traffic projections estimated by the CHPT is relied upon in this analysis.

- (v). The CHPT has estimated the operating income for the years 2010-11 to 2012-13 based on the actual income earned from the respective activities during the year 2009-10 and furnished workings for the same. The income from import / export wharfage in respect of major commodities like general cargo including coal, iron ore,

POL, etc. and levy from stevedoring and C&F activities are estimated based on actual income from the respective cargo groups for the year 2009-10, adjusted for the estimated traffic volume for the years 2010-11 to 2012-13. The income from other tariff items under cargo handling activity like Storage, Cranage, Semi-mechanised coal handling system, demurrage and miscellaneous charges are estimated on adhoc manner based on the actual income for the past one to three years. The estimates of income from cranage from Heavy Lift and demurrage are estimated at a lower level than the actual income for the year 2009-10. The CHPT has estimated the pollution levy from Iron ore on adhoc basis at Rs.425.00 lakhs uniformly for all the 3 years. This has been revised considering the estimated volume of iron ore to be handled during the years 2010-11 to 2012-13 based on the existing rate of Rs.5/- per MT, which works out to Rs.575.00, Rs.604.00 and Rs.634.00 lakhs respectively during the said 3 years. The operating income estimated by the Port from the cargo handling activity is considered subject to this modification and rectification of some minor rounding off errors.

The CHPT has considered the estimated revenue share to be received from the BOT operators along with the income earned by the port by handling miscellaneous containers under the cargo handling activity as a separate sub-activity, viz. container handling activity. Since the revenue share receipts from the BOT operators cannot be considered as container handling income of the port, we have excluded the revenue share from the container handling activity which is dealt with separately for infrastructure development and cross-subsidizing the deficit making port activities.

Accordingly, the income estimates from cargo handling activity for the years 2010-11 to 2012-13 is considered at Rs.349.64 crores, Rs.366.74 crores and Rs.383.07 crores as against the estimates of CHPT at Rs.485.30 crores, Rs.508.97 crores and Rs.532.20 crores respectively.

- (vi). The CHPT has estimated vessel related income also on the basis of actual income earned during the year 2009-10. The aggregate GRT of vessels under four major groups, viz. POL vessels, Iron Ore vessels, Container vessels and other vessels for the years 2010-11 to 2012-13 is estimated based on the actual aggregate GRT of respective group of vessels obtained during the year 2009-10 adjusted for estimated traffic volume for the years 2010-11 to 2012-13. The actual income earned by the port during the year 2009-10 under major vessel related tariff items like Berthing & Mooring, Port Dues and Pilotage are extrapolated for the subsequent years 2010-11 to 2012-13 using the actual aggregate GRT for 2009-10 and estimated aggregate GRT for the subsequent 3 years on proportionate basis.

Since the port has considered the total vessel related income earned during 2009-10 in Indian Rupees, the revenue impact due to variation in exchange rate of US\$ prevailed during the year 2009-10 and current market rate is not reflected in the income estimated for the years 2010-11 to 2012-13.

As per clause 6.1.1 of the tariff guidelines of March 2005, vessel related charges for foreign going vessels will be denominated in dollars and recovered in Indian Rupees. Hence, the income estimation furnished by the port without recognizing the exchange rate variation needs adjustment with reference to the exchange rate prevailing at the time of analysis of this case.

At our request, the port has subsequently furnished the details of exchange rates considered by it during the year 2009-10 and for the first half-year (April 2010 to September 2010) of 2010-11. The port has also furnished the actual income realized from foreign vessels during the year 2009-10. The vessel related income for the first half of the year 2010-11 is adjusted considering the average exchange rate of Rs.45.63 per US\$ based on the actual exchange rate details furnished by the CHPT for levy of vessel related charges for the period from April 2010 to September 2010. The vessel related income for the future period commencing from second half of the year 2010-11 to 2012-13 is adjusted considering the exchange rate of Rs.45.05 per US\$ prevailing at the time of analysis of this case.

With the above changes, the income from vessel related activities for the years 2010-11 to 2012-13 is considered at Rs.200.56 crores, Rs.207.48 crores and Rs.216.11 crores as against the estimates of CHPT at Rs.202.85 crores, Rs.213.10 crores and Rs.221.97 crores respectively.

- (vii). The CHPT has estimated the income from railway activities applying the existing rates on the estimated volume of rail borne traffic. While the total iron ore traffic is considered for railway movement, a portion of estimated coal traffic is considered for railway movement. The port has assumed 3 MT, 3.5 MT and 3 MT of coal for railway handling during the years 2010-11 to 2012-13 respectively on ad hoc basis for estimating railway income. The port has not explained the reasons for higher railway movement of coal in the year 2011-12 compared to the other two years. The workings furnished by the CHPT for estimation of income from railway activities did not match with the income considered in the cost statement. The income considered in the cost statement is updated as per the workings furnished by the port.

Strictly speaking, tariff for railway activity is not within the purview of this Authority. But, there are certain tariff items like special services for Rail borne cargo fixed by this Authority are included in the railway activity. Since the railway activity is to be viewed as a supporting

activity to the cargo handling operations, the financial / cost position arising out of the railway activity is also considered in this exercise.

Notwithstanding, it is relevant to mention here that the Railway Authority has reportedly taken a policy decision to review the Terminal Charges every two years. Even during the last revision of tariff of CHPT in March 2006, this Authority had advised the port to take up the matter with the Railways for upward revision of Railway charges since the activity was in deficit. To a query raised in this regard, the CHPT has not furnished any feedback information. The CHPT is once again advised to take up the matter with the Railways for upward revision of the Railway charges.

- (viii). The CHPT has estimated estate rental income based on the actual income earned during the year 2009-10. The port has not furnished detailed workings in support of its estimation in terms of area allotted and rate considered under each category of land. The annual lease charges receivable from CITPL is considered at par with the amount considered as lease rental expenses in the proposal filed by the CITPL for fixation of tariff for its container terminal operations at CHPT. Except this the estimates furnished by the port are relied upon in this analysis. Nevertheless, the income from estate rentals are considered in this proposal only to ascertain the overall financial/ cost position of the port and to see whether the surplus, if any arising from this activity could be utilized to cross-subsidize other deficit making activities, as provided in clause 2.11.5 of the tariff policy guidelines.
- (ix). The royalty / revenue share estimates considered by the CHPT for the years 2010-11 to 2012-13 applying the actual per TEU revenue share received during the year 2009-10 on the estimated container traffic for the years 2010-11 to 2012-13 appear to be incorrect, especially when the revenue share payable by the two BOT container operators are different. The revenue share from CITPL is estimated applying the percentage of revenue share payable by CITPL on the estimated revenue considered by us for the next three years, in its proposal for fixation of tariff which is disposed off simultaneously along with this proposal. The revenue share from CCTPL is estimated based on the percentage revenue share payable by it considering the total container traffic estimated by the port minus the container traffic estimated to be handled by the CITPL in the next 3 years considered by us in the proposal of CITPL for fixation of its tariff.
- (x). The CHPT has estimated the operating expenses for the years 2010-11 to 2012-13 applying an annual escalation factor of 10% for salaries & wages, 5% for all other expenses and 8% for management & general overheads taking the actuals for the year 2009-10 as base. The estimates of CHPT for the years 2010-11 to 2012-13 are moderated applying the annual escalation factor of

3.76% adopted by this Authority for the tariff cases to be decided during the year 2010-11 taking the actuals for the year 2009-10 as base.

The actual expenditure towards salary for the year 2009-10 does not include the impact of revision of pay of Class-I & II officers since the revision has been finalised only during July 2010, as reported by the CHPT. As confirmed by the CHPT, the annual impact in this regard is around Rs.10 crores excluding arrears and the port has made a request to consider this impact in the estimates for the year 2010-11. Since the pay revision of class-I & II officers is already implemented in the port, the impact of Rs.10 crores is considered in the salary estimate for the year 2010-11 and estimates for the years 2011-12 and 2012-13 are moderated applying the annual escalation factor of 3.76%.

- (xi). Clause 2.7.1 of the Tariff guidelines of March 2005 stipulates that for the purpose of depreciation of assets, straight line method following the life norms adopted as per the Companies Act will be allowed in the case of Port Trusts. The port has stated that it has calculated the depreciation on straight line method as per the life norms fixed by the Government expressing difficulties in computing depreciation as per the rates stipulated in the Companies Act. The approach adopted by the CHPT is not found to be in line with the tariff guidelines. While the estimates of depreciation furnished by the port are relied upon in this analysis, the CHPT is advised to adhere to the norms prescribed in the tariff guidelines during the next review of its tariff. As the capital asset addition is modified as explained in the later part of this analysis, the depreciation estimate is modified in line with the changes made in the additions to the gross block.
- (xii). The estimates of Finance & Miscellaneous income and expenses considered by the CHPT for the years 2010-11 to 2012-13 includes an amount of Rs.5 crores each towards prior period income and prior period expenses for each of the year. Generally prior period income & expenses are not considered at the estimate stage. Therefore, the estimated prior period income and expenses are excluded.
- (xiii). The CHPT has proposed additions to the gross block to the tune of Rs.8731.00 lakhs for the year 2010-11. They relate to civil works (Rs.5759.00 lakhs), Plant & Machinery (Rs.277.50 lakhs), Flotilla and Floating Crafts (Rs.60.00 lakhs), Cranes & vehicles (Rs.520.50 lakhs), Water, electrical, telecom & fire fighting installations (Rs.1424.00 lakhs), oil pipeline installation (Rs.65.00 lakhs) and Railways & Rolling stock (Rs.625.00 lakhs) aggregating to Rs.8731.00 lakhs. IMU has reported that some schemes for which token provision to the tune of Rs.96 lakhs has been made are not likely to take off. The Chennai Ennore Port Road Connectivity Project (Rs.100.00 lakhs) and the dedicated elevated expressway

(Rs.2500.00 lakhs) cannot be considered fixation of tariff as they are reportedly executed through joint venture. The IMU has reported that there are other capital expenditure earmarked for BOT projects to the tune of Rs.353.00 lakhs towards development of Mega Container Terminal, second container terminal, etc. The estimated expenditure of Rs.353.00 lakhs cannot be considered as they relate to development of BOT projects. In addition, there are other schemes to the tune of Rs.383.50 lakhs which have been excluded on the ground that they are not likely to be completed in the year 2010-11. On the whole, an amount of Rs.5298.50 lakhs has been considered as additions to the gross block during the year 2010-11.

- (xiv). The projections for the year 2011-12 and 2012-13 are estimated by the port by increasing the additions proposed for the year 2010-11 by 5% each over the previous year respectively. However, the details of the schemes that will be completed during these years are not available. In the absence of details, same quantum of Rs.5298.50 lakhs for the next two years 2011-12 and 2012-13 is considered on adhoc basis subject to verification with actuals during the next review of the tariff of CHPT.
- (xv). As stated earlier, the 50% of royalty / revenue share receipt from the BOT operator pertaining to the years 2006-07 to 2008-09 has been considered as utilisation for the proposed additions to the gross block for the years 2010-11 to 2012-13 and the balance amount of the proposed additions are only considered for the purpose of allowing return. The position in this regard is given in the following table:

(Rs. in lakhs)

Sr. No.	Particulars	2009-10 (Actuals)	2010-11 (Estimates)	2011-12 (Estimates)	2012-13 (Estimates)
A	Capital Employed at the end of the year	62345.72	64453.02	66274.08	67663.37
B	Utilisations from Escrow A/c				
(i)	Assets funded from Escrow A/c during the year	3598.34	4300.04	5086.76	5298.50
(ii)	Cumulative utilisation	3598.34	7898.38	12985.14	18283.64
	Less: Depreciation on assets funded from Escrow A/c				
(iii)	Depreciation during the year	0.00	94.69	238.02	407.58
(iv)	Cumulative depreciation	0.00	94.69	332.71	740.29
(v)	Written Down Value of assets funded from Escrow A/c (ii) - (iv)	3598.34	7803.69	12652.43	17543.35
C	Balance capital employed qualifying for return [A-B (v)]	58747.38	56649.33	53621.65	50120.02

- (xvi). The classification of gross block of assets into business-assets, business-related assets and social obligation assets furnished by the CHPT is relied upon. CHPT has further confirmed that only completed and commissioned assets alone are counted for capital employed. It has also confirmed that the assets handed over to the BOT operators have not been considered in the proposal.
- (xvii). The CHPT has estimated the working capital for the years 2010-11 to 2012-13 at par with the actuals for the year 2009-10. The CHPT has not considered income and expenditure estimates for the years

2010-11 to 2012-13 for computing working capital for the respective years. The estimates of current assets have been modified following the norms prescribed in the tariff guidelines for Sundry Debtors, Inventory and Cash balance. The current liability as estimated by the CHPT is taken into account.

- (xviii). The moderated capital employed for the years 2010-11 to 2012-13 works out to Rs.566.49 crores, Rs.536.22 crores and Rs.501.20 crores respectively as compared to the estimates of CHPT at Rs.678.40 crores, Rs.736.37 crores and Rs.789.29 crores for the corresponding years.
- (xix). The CHPT has conveyed the design capacity of the port as a whole at 71.99 MT, 75.59 MT and 79.37 MT for the years 2010-11 to 2012-13 respectively, which includes the capacity of the container terminals operated by the private operators. The capacity of the facilities operated by the CHPT alone is seen to be 33.87 MT, 35.56 MT and 37.34 MT for the years 2010-11 to 2012-13 respectively. Considering the estimated traffic position of 41.32 MT, 43.39 MT and 45.54 MT for the respective years, the capacity utilisation works out to 122% uniformly for all the three years. As per clause 2.9.10 of tariff guidelines of March 2005, maximum permissible return will be allowed for capacity utilisation of 60% and above. Since the estimated capacity utilisation is more than 60%, the CHPT is eligible for maximum permissible return. The rate of return fixed for the year 2010-11 is 16% for business assets and 8.4% for business-related assets. Maximum permissible return of 16% for business assets and 8.40% for business related assets are considered for all the years 2010-11 to 2012-13.
- (xx). Subject to the discussion above, the cost statements for the port as a whole and different main activities have been modified. The modified cost statements are attached as **Annex-I (a) to (e)**.

(a) Summarised results of the main activities of the port as a whole are as follows:

Sr. No.	Particulars	Operating Income			Net Surplus / (Deficit)			Total	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating Income			Average Surplus / Deficit %
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13		2010-12	2011-13	2012-14	
1	Port as a whole	61315.72	64267.34	67100.59	-1262.97	579.79	2407.10	1723.92	-2.06%	0.90%	3.59%	0.89%
2	Cargo handling activity	34964.30	36673.95	36307.08	-3790.75	-3101.92	-2442.34	-9335.01	-10.84%	-8.46%	-6.38%	-8.49%
3	Port & Dock activity	20056.25	20748.24	21611.20	-404.00	32.14	714.47	342.61	-2.01%	0.15%	3.31%	0.55%
4	Railway activity	4683.35	5013.45	5125.82	-3446.45	-3360.16	-3498.97	10305.58	-73.59%	-67.02%	-68.26%	-69.53%
5	Estate activity	1611.82	1831.70	2056.49	-635.30	-452.02	-259.45	-1346.78	-39.42%	-24.68%	-12.62%	-24.49%

(Rupees in lakhs)

(b) Summarised results of the various sub-activities under cargo handling and vessel related activities are given below:

Sr. No.	Particulars	Operating Income			Net Surplus / (Deficit)			Total	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income			Average Surplus / Deficit %
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13		2010-12	2011-13	2012-14	
1	Cargo handling activity as a whole	34964.30	36673.95	38307.08	-3790.75	-3101.92	-2442.34	9335.01	-10.84%	-8.46%	-6.38%	-8.49%
(a)	General Cargo incl storage	16085.19	16895.14	17715.51	-3146.56	-2922.71	-2669.22	8738.49	-19.56%	-17.30%	-15.07%	-17.24%
(b)	Cranage & FLT	1000.00	1100.00	1100.00	-713.24	-664.50	-721.40	2099.14	-71.32%	-60.41%	-65.58%	-65.60%
(c)	FC Thangam / Vaigai	140.00	150.00	150.00	-807.63	-798.21	-794.66	2400.50	-576.88%	-532.14%	-529.77%	-545.57%
(d)	Warehouse	4250.00	4360.00	4470.00	2782.71	2852.75	2924.64	8560.11	65.48%	65.43%	65.43%	65.44%
(e)	POL	2858.83	3004.33	3153.67	1152.26	1275.93	1410.09	3838.29	40.31%	42.47%	44.71%	42.57%
(f)	Iron Ore	10592.33	11126.55	11679.20	-1756.28	-1579.70	-1373.84	4709.82	-16.58%	-14.20%	-11.76%	-14.10%
(g)	Container handling activity	37.95	37.93	38.71	-1302.02	-1265.48	-1217.95	3785.45	3430.89%	3336.37%	3146.34%	3303.48%
2.	Port & Dock Activity	20056.25	20748.24	21611.20	-404.00	32.14	714.47	342.61	-2.01%	0.15%	3.31%	0.55%
(a)	Berthing & Mooring	4665.08	4841.40	5089.83	-2354.89	-2245.41	-2036.22	8636.52	-50.48%	-46.38%	-40.01%	-45.47%
(b)	Port Dues	4903.07	5072.81	5151.61	2613.63	2802.72	2906.19	8322.54	53.31%	55.25%	56.41%	55.02%
(c)	Towage & Pilotage	10488.09	10834.02	11369.76	-661.18	-523.53	-153.81	1338.52	-6.30%	-4.83%	-1.35%	-4.09%
(d)	Salvage & Divers	0.00	0.00	0.00	-1.56	-1.64	-1.69	-4.89	-	-	-	-

(xxi). (a). The estimated financial position at the existing level of tariff for the years 2010-11 to 2012-13 shows an aggregate surplus of Rs.17.24 crores, which includes 50% of the estimated royalty / revenue share receipts for the years 2010-11 to 2012-13 amounting to Rs.223.69 crores. Therefore, the proposal of the CHPT seeking increase in the rates of various tariff items is rejected.

(b). Of the cargo related services, the general cargo including storage shows an aggregate deficit of Rs.87.38 crores; crane and FLT shows an aggregate deficit of Rs.45.00 crores; the warehouse shows an aggregate surplus of Rs.85.60 crores; POL shows an aggregate surplus of Rs.38.38 crores; Iron ore shows an aggregate deficit of Rs.47.10 crores and container handling activity shows an aggregate deficit of Rs.37.85 crores. The cargo handling as a whole shows an aggregate deficit of Rs.93.35 crores.

(c). The vessel related activity as a whole shows an aggregate surplus of Rs.3.43 crores. Of the vessel related charges, the berthing & mooring activity shows an aggregate deficit of Rs.66.37 crores; towage & pilotage shows an aggregate deficit of Rs.13.39 crores and salvage activity shows a meager deficit of Rs.4.89 lakhs. The port dues shows an aggregate surplus of Rs.83.23 crores.

(d). The railway activity shows an aggregate deficit of Rs.103.06 crores and estate activity shows an aggregate deficit of Rs.13.47 crores.

- (e). The aggregate net deficit of all the activities listed above works out to Rs.206.45 crores. As stated earlier, 50% of the estimated royalty / revenue share receipts for the years 2010-11 to 2012-13 works out to Rs.223.69 crores. If this amount of Rs.223.69 crores is used to cross-subsidize, as was done in the previous review, surplus available in the hands of CHPT works out to Rs.17.24 crores.

As stated earlier, the estate activity shows deficit position for the years 2010-11 to 2012-13. A separate proposal filed by the CHPT for revision of its estate rentals is subsequently withdrawn by the port and this matter is simultaneously considered by this Authority for disposal. When the existing estate rentals are revised based on the revised proposal (to be) filed by the CHPT, at least the aggregate deficit of Rs.7.11 crores for the years 2011-12 and 2012-13 will be wiped out. This means the CHPT is having a total additional surplus of Rs.24.35 crores during the period covered under this tariff cycle. This additional surplus is considered for adjustment in the existing tariff as shown below:

- (f). As per the advice given by this Authority to furnish a separate account showing the income from pollution levy and expenses on control of pollution, while approving the Pollution Levy of Rs.5/- per tonne in the last tariff order of March 2006, the CHPT has furnished details of income and expenditure for the years 2007-08 to 2009-10 which shows surplus even after meeting capital expenditure and allocated overheads. The pollution levy approved in other ports like Visakhapatnam Port Trust (VPT), Mormugao Port Trust (MOPT) and the South West Port Limited (SWPL) at MOPT is in the range of Rs.1.50 per tonne to Rs.2.15 per tonne. Since the cost position at CHPT in this regard shows a surplus, the existing rate of Rs.5/- per Metric Tonne is reduced to Rs.3/- per Metric Tonne. The total income estimated by the CHPT from pollution levy during years 2010-11 to 2012-13 is at Rs.12.25 crores, Rs.12.74 crores and Rs.13.14 crores respectively. At the reduced rate, the estimated revenue for the period from January 2011 to March 2013 would be reduced by Rs.11.58 crores approximately.
- (g). It has been the general concern of the users that the vessel related charges at the CHPT are on the higher side. With reference to the vessel related activity in a port, it has to be recognised that more or less all the vessels entering a port pay the port dues, pilotage & towage fee and berth hire charges, the impact of which flows to the importer / exporters. In the vessel related activity, the only sub-activity showing surplus even before the benefit of cross-subsidisation from

royalty / revenue share receipts is 'Port Dues'. Therefore, the balance of surplus of Rs.12.77 crores available for adjustment is considered for reduction in the existing rates of port dues.

The estimated operating income on account of port dues for the period from January 2011 to March 2013 works out to Rs.114.50 crores. The additional surplus of Rs.12.77 crores as a percentage of the port dues income of Rs.114.50 crores works out to 11.16%. The existing rates of port dues is, therefore, reduced by 11%.

- (xxii). The CHPT has maintained the penal rate of interest at 12.25% per annum stipulated in the last review of its Scale of Rates in March 2006. Since the rate of penal interest should be 2% above the PLR of State Bank of India as stipulated in Clause 2.18.2 of the tariff guidelines of March 2005, the proposed note (vi)(b) is suitably modified with reference to the prevailing PLR of 12.25%.
- (xxiii). (a). The tariff guidelines of March 2005 stipulate prescription of a three slab structure for pilotage fee. Further, and as per the stipulation, the unit rate of pilotage fee should reduce for increasing GRT slabs so that it would remain attractive to larger size vessels.
- (b). In the Scale of Rates existing prior to March 2006, the rates of pilotage fee for iron ore vessels and other than iron ore vessels were prescribed separately in 6 GRT slabs. The bigger size vessels paid more pilotage fee as compared to the small size vessels because of the unit rate of pilotage fee increases correspondingly with the increasing GRT of the vessels. Against this provision, the rationalization as envisaged in the tariff guidelines, if effected, would have required the smaller size vessels to bear a burden of steep increase in revenue charges. Since the tariff of CHPT was reviewed for the first time in March 2006 after implementation of the tariff guidelines of March 2005 and recognizing that rationalization of then existing pilotage slab structure at one go will cause hardship to the CHPT and the users this Authority approved the continuation of then existing six slab structure for levy of pilotage fee on iron ore vessels at the request of the CHPT and six slab structure for levy of pilotage fee on non-iron ore vessels then proposed jointly by the CHPT and users as one time measure subject to the condition that the CHPT should introduce suitable rationalization of this tariff item at the time of next review.
- (c). The port while submitting its proposal for revision of its Scale of Rates fixed in 2006, despite a specific advice to the port vide the tariff Order of 2006 to attempt to implement the provisions of tariff guidelines of March 2005, does not appear

to have moved in that direction. On the other hand, the port has proposed this time also to continue with the slab structure as approved vide 2006 tariff Order as the existing slab structure was a 'consensus structure'. Incidentally, none of the users have voiced any grievance over the existing slab structure.

- (xxiv) (a). During the last general revision of Scale of Rates of the CHPT in March 2006, while maintaining the then existing provision of 'port convenience' CHPT sought to insert a new provision. That new provision related to shifting of "any other cargo vessel" from berth designated for "specific cargo vessel" to any other berth to accommodate the "specific cargo vessel" in the designated berth.
- (b). While approving the said provision, as had been proposed by the port, this Authority was of the view that whether the situation arises for port convenience or not is a debatable point. Nevertheless relying on the judgment of the port, the proposed new provision proposed at that point of time was approved.
- (c). Now, the port itself wants to simplify the then inserted provision by removing a part of then inserted provision of 'port convenience'. The simplified provision, proposed to be retained reads that 'in the event of normal turning of berth of the specific cargo vessel, if the designated berth is not vacant, the shifting of other cargo vessel from the designated berth shall be made as port convenience to accommodate the specific cargo vessel. Though the CHPT has not assigned any reason for the proposed simplification, the proposed formulation is approved.
- (xxv). The existing Scale of Rates provides for collection of pollution levy on cargo creating pollution like iron ore, coal and coke shredded scrap, fertilizer etc., in addition to normal wharfage charges. In the original proposal of CHPT filed in January 2009 the CHPT proposed to include minerals in the list of cargo that attract pollution levy. It further proposed to include all liquid bulk passing through the pipe lines or by trucks on the ground that the liquid bulk spill and pollute the water area. However, the port in its updated proposal of June 2010 has dropped aforesaid both inclusions without assigning any reasons therefor. Hence, the existing list of cargo that attract pollution levy remain unaltered, subject to reduction of the existing rate of Rs.5/- per tonne to Rs.3/- per tonne.
- (xxvi). As per Government's coastal concession policy prescribed in the tariff guidelines of March 2005, cargo related charges for coastal cargo should not exceed 60% of the normal cargo related charges. The rates for handling coastal packages by 150 tonne floating crane

are prescribed accordingly in the existing arrangement. However, the coastal rates proposed by CHPT in its revised proposal exceed the limit of 60% of the normal cargo related charges. Hence, they are moderated in line with the coastal concession policy.

- (xxvii). This Authority in its last tariff Order of March 2006 had accorded approval to the recovery of a fee of Rs.10,000/- per shift for working of 150 tonne floating crane during the 2nd & 3rd shifts on any working day and during any shift on a Sunday or a port holiday with a condition that this rate should be removed at the time of next review by effecting suitable adjustment in the base rate. Notwithstanding the CHPT has retained the original provision without carrying out any suitable adjustment in the base rate. On a query posed to the CHPT the port has stated that the number of occasions the said floating crane pressed into service during 2nd or 3rd shift is very minimal, to the tune of only 79 occasions for the last 4 years from 2006 to 2009. The CHPT has also stated that provision for levy of Rs.10,000/- per shift is a move brought in by the port in consultation with the users during the last revision.

Considering the position that the instances of engagement of 150 tonne floating crane during the 2nd and 3rd shifts appearing to be not significant and keeping in view that adjustment in the base rate in order to remove the fee of Rs.10,000/- may cause additional burden to the users, this Authority is inclined to let the judgement of port prevail.

- (xxviii). This Authority vide its Order No. TAMP/13/2008-CHPT, dated 13 August 2010, while disposing of a reference received from the Hindustan Chamber of Commerce with regard to collection of crannage charges by the CHPT on granite blocks amended the relevant provisions in the Scale of Rates of CHPT. However the CHPT has not incorporated the said amendments in the draft Scale of Rates. The relevant provisions should be updated as ordered by this Authority.

- (xxix). In the Draft Scale of Rates made available to us by CHPT in January 2009 after submission of its original proposal, the port proposed some conditions, if a consignee / clearing agent / owner of the cargo requests to withdraw the cargo previously abandoned / uncleared / unclaimed cargo from auction sale by the port. While proposing the conditions the port reasoned this as a mere restatement of the conditions that were prevailing in the Scale of Rates of 1992. The circumstances under which the said Clause was deleted in 1992 was not clarified by CHPT despite a query in this regard. However, the draft Scale of Rates subsequently submitted by the CHPT along with its updated proposal of June 2010 is silent in this regard. Hence, it is deemed that the port does not want to propose the earlier insertion.

- (xxx). This Authority passed an Order dated 22 September 2009 amending the schedule relating to demurrage charges / license fee in respect of sugar and pulses levied at the Major Port Trusts in compliance of the Order dated 17 September 2009 issued by the Government of India under Section 54 of the MPT Act, 1963. While passing the Order dated 22 September 2009, this Authority prescribed that the amended schedule of rates shall remain in force till 31 March 2010 or until further orders, as stipulated by the Government in its order dated 17 September 2009.

The Ministry of Shipping vide its letter No.PT-11033/46/2009-PT dated 1 October 2010 has advised that the punitive demurrage charges on sugar and pulses be discontinued with effect from 1 October 2010.

As such, the provision pertaining to sugar and pulses inserted by CHPT in its Scale of Rates based on the decision of this Authority vide its Order dated 22 September 2010 stands deleted.

- (xxxi). Initially the CHPT has proposed to merge the hire charges of Mobile Cranes and forklift trucks from the existing 4 slabs to single slab on the grounds of simplification of tariff structure and to remove different interpretations by different persons with regard to the supply and use of the cranes and also to eliminate the need for obtaining various permissions by users. To a query to elucidate the difficulties encountered in interpreting the existing slabs rates and the number of permissions the users have to obtain under the existing slab structure, the CHPT has simply reiterated the reasons previously put up by it. However, while furnishing the revised proposal in June 2010, the CHPT has altogether dropped its attempt to merge the slab structure and retained the existing 4 slab structure without assigning any reason. The existing arrangement will continue.
- (xxxii). In the existing arrangement demurrage charges are prescribed for the period beyond free days in slabs for import cargo lying in the transit area of the CHPT. The existing span of second slab i.e., 10 days is proposed to be reduced to 3 days and the existing third slab of 'for the next 30 days' is proposed to be altogether removed. This apart, the port has proposed to increase the existing rates of the respective slabs that have been rejigged and retained by CHPT by 10% over the existing rates and the rate of the slab for the 'beyond thirty days' is proposed to be increased by around 36%. However, the modifications proposed are not supported by dwell time analysis and the corresponding financial implications are not furnished by the port. In the absence of above information, this Authority is not in a position to consider the proposed changes in the slab structure. The existing arrangement will continue.

- (xxxiii). Reportedly, the CHPT appears to have levied penalties on the users for not achieving Minimum Guaranteed Throughput (MGT) in respect of iron ore export. Though the matter reported to us by MMTC in this regard was referred to CHPT during the proceedings relating to the case, the CHPT has not furnished its comments. Neither the existing Scale of Rates of CHPT prescribe any conditionalities to govern the application of MGT on iron ore exports nor has the port proposed in draft Scale of Rates. Though for justifiable reasons a port can seek MGT, recovery of penalty for shortfall will have the effect of expanding the unit tariff fixed by this Authority. The port should, therefore, file a proposal in this regard.
- (xxxiv). The issues raised by the CONCOR about the unit of levy of Terminal Service Charges by the CHPT are not clear. We do not have the benefit of the views of CHPT in this regard. As far as the another point made by the CONCOR regarding application of annual escalation appears to be based on the agreement entered between CHPT and CONCOR. This Authority has already clarified the issues arising in this regard based on a representation filed by CHPT & CITPL.
- (xxxv). The CHPT allows private equipment, as per the provisions available in its Scale of Rates, for port operation inside the port on payment of 10% of the charges prescribed for hire of port equipment. If the private operator is allowed to collect the hire charge for such equipment, then he should specifically be authorised to do so. Clause No.7.1 and 7.2 of the tariff guidelines of March 2005 stipulate that charges levied by various service providers authorised by the major port trusts under Section 42 (3) of the MPT Act, 1963 to provide port services specified in Clauses (a) to (e) of Section 48 shall be regulated by this Authority. In cases where authorisation arrangement to the service provider under Section 42 (3) is other than by way of BOT concession agreement, ceiling rates will be prescribed based on a proposal from the port trusts for such services to be applied commonly at the concerned ports without reference to the individual service provider. This statutory provision was brought to the notice of CHPT way back in September 2006 advising the port to initiate appropriate action followed by reminders. The CHPT has so far not filed any proposal in this regard. On the other hand it has suggested during the proceeding relating to this case that the rates to be fixed for private equipment operators for providing services inside the port should be on par with the rates levied by the CHPT for similar range of equipment.

In this regard, it is relevant here to mention that the rates fixed for various types of equipment in the existing Scale of Rates of CHPT are not based strictly on the cost of providing individual services, as a general activity based approach is adopted. The flow of cross-subsidisation from one activity to another is also a factor. Therefore, the suggestion that the rates (to be) fixed for private equipment

should be at par with the rates available in the existing Scale of Rates for port equipment cannot be accepted. The CHPT is again advised to file a proposal immediately for prescription of ceiling rates for such services to be applied commonly at the CHPT. In this regard, the port can refer to the Orders passed by this Authority recently fixing common rates for mobile harbour cranes on normative basis at the Paradip Port Trust (PPT), New Mangalore Port Trust (NMPT), Tuticorin Port Trust (TPT) and Visakhapatnam Port Trust (VPT).

(xxxvi). As per clause 2.6.2 of the tariff guidelines of March 2005, it is necessary to regularly adjust manning scales / datum in view of the technological changes. The award of the National Industrial Tribunal on manning scales for port operations has been notified by the Ministry of Labour in the Gazette of India in May 2006. Though the CHPT was already engaged with the concerned parties on the revision of manning scales / datum as reported by it in February 2008 as conveyed to us in the proceedings relating to revision of Stevedoring & C&F levy and agreed to incorporate the revised manning scales in its SOR, the Tribunal Award is not yet implemented by the port. The CHPT is advised to revise the manning scales/ datum as per Tribunal Award and propose amendment to the relevant provision of its Scale of Rates early.

(xxxvii). The existing rates of Stevedoring and Clearing & Forwarding levy were approved in July 2008 vide tariff Order No.TAMP/34/2007-CHPT dated 3 July 2008 with a validity period till 31 March 2011.

In the revised proposal of June 2010 filed by the CHPT for general revision of its SOR, the CHPT has proposed increase in the range of 62.32% to 77.84% over the existing rates prescribed for stevedoring operations keeping the existing rates prescribed for Clearing & Forwarding operations in tact. However, no cost statement relating to these operations has been furnished by the CHPT. That being so, the financial impact of the increase proposed could not be ascertained. Since a comprehensive assessment of the financial / cost position of the port as a whole has been made in this exercise, the existing rates for these operations will continue without any change.

(xxxviii). As brought out earlier, the separate proposal filed by the CHPT for revision of its estate rentals is subsequently withdrawn by the port. Till such time the revised proposal is filed by the CHPT and disposed off by this Authority revising the estate rentals, the existing rates prescribed in the SOR of CHPT will continue. Nonetheless, while applying the rates of estate rentals prescribed in the SOR, the clarification given by this Authority vide Order dated 3 September 2010 regarding the base year and the rate of escalation to be applied from time to time should be considered by the CHPT.

(xxxix). As stated earlier, the validity of the existing SOR fixed in March 2006 expired on 30 September 2010. Since the process of notification of the Order passed in this case may take some more time, the validity of the existing SOR of CHPT shall be deemed to have been extended till the effective date of implementation of the Order passed.

12.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the following changes in the existing Scale of Rates of CHPT:

- (i) The existing clause prescribed in Schedule 1.2 (vi) (b) of Chapter-I is replaced with the following:
“(b) The rate of penal interest will be 14.25% p.a. The penal interest will apply to both the CHPT and the port users equally.”
- (ii) The existing schedule 1.0, Port Dues prescribed in Chapter-II – Vessel Related Charges is replaced with the following:

“1.0 Rate of Port Dues for vessels calling at the Port:-

Particulars	Rate Per GRT		Frequency of payment in respect of the same vessel	
	Foreign Going Vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in Rs.)	Coastal Vessels	Foreign vessel
Vessels chargeable (All types of sea going vessels including Lash Barges)	0.2047	5.407	The due is payable once in 30 days	The due is payable on each entry into the Port

- (iii) The existing Note 4 (vii) to Schedule 4.1 – Rate of Shifting Charges in Chapter-II – Vessel Related Charges is replaced with the following:

‘In the event of normal turn of berthing of the specific cargo vessel, if the designated berth is not vacant, the shifting of other cargo vessel from the designated berth shall be made as Port convenience to accommodate the specific cargo vessel.’

- (iv) The existing Note 7 under Scale-1 (Schedule of Wharfage Charges) in Chapter-III – Cargo Related Charges is replaced with the following:

“(7) In respect of Iron Ore including Pellets, other ores, all types of Coal and Coke, shredded scrap, fertilizer of all forms and if any other new Dry Bulk cargo creating pollution, handled in Bulk in the inner harbour, a Pollution Levy @ Rs.3/- per MT shall be collected in addition to normal wharfage charges as specified under Scale-1. In case of new Dry Bulk cargoes, as regards creation of pollution, the decision of Board of Chennai Port Trust shall be final.”

- (v) The rate of pollution levy prescribed in item No.3 in Scale-4 (Charges for Handling Iron Ore through Mechanised Ore Handling

Plant) in Chapter-III – Cargo Related Charges stands revised to Rs 3/- per tonne or part thereof.

- (vi) The following new schedule is inserted after the existing Schedule 4 (Charges for Handling Iron Ore through Mechanised Ore Handling Plant) in Chapter-III – Cargo Related Charges and the existing Schedule 4 is renumbered as 4A:

SCHEDULE 4A – CHARGES FOR HANDLING COAL THROUGH MECHANISED CLOSED COAL CONVEYOR SYSTEM AT JAWAHAR DOCK

Sl. No.	Description	Unit	Rates (in Rs.)
1	Charges for handling coal through mechanised closed coal conveyor system at Jawahar Dock	per tonne or part thereof	20.00

- (vii) The existing schedule No.7(a) – Sugar & Pulses under Scale-1 Free Days (Imports) in Chapter-IV – Demurrage Charges of the Scale of Rates is deleted

12.2. The revised Scale of Rates and Conditionalities governing the rates of the CHPT will come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall be in force till 31 March 2011. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

12.3. The validity of the existing SOR of CHPT shall be deemed to have been extended beyond 30 September 2010 till the effective date of implementation of the Order passed.

12.4. The tariff of the CHPT has been fixed relying on the information furnished by the port and based on the assumptions made as explained in the Tariff.

12.5. In this regard, the CHPT is requested to furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year i.e. for the period ending on 30 June, 30 September, 31 December and 31 March of each of the years in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+)/(-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly periods, this Authority may call upon the CHPT to submit its proposal for an ahead of scheduled review. If the CHPT fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by this Authority, this Authority may proceed suo-moto to review the tariff. This apart, analysis of variations will also be made at the time of the next general review at the end of the usual tariff validity period and adjustment of additional surplus, if any, will be made as per the tariff mechanism of March 2005.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/10-Exty.]

CHENNAI PORT TRUST - GENERAL REVISION OF SCALE OF RATES

CONSOLIDATED COST STATEMENT FOR THE PORT AS A WHOLE

Annexure II, 2010

Sr. No.	Particulars	Actuals					Estimates furnished by ChPT				Estimates moderated by IAF			
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18
I	Traffic (Million Tonnes)	47.25	53.41	57.15	57.49	61.09	65.51	68.79	72.21	65.51	64.72	67.21	70.21	73.21
	Less: Container traffic (by BOT Operators)	11.76	14.18	18.05	20.58	23.47	24.19	25.40	26.37	24.19	23.47	24.19	25.40	26.37
	Traffic - ChPT (Million Tonnes)	35.49	39.25	39.10	36.91	37.62	41.32	43.39	45.84	41.32	41.25	43.02	44.81	46.84
II	Operating Income													
	Cargo handling activity	19145.75	24603.22	30394.93	31930.53	32858.56	46830.38	50826.23	53519.58	34718.11	34472.52	34472.52	34472.52	34472.52
	Port & Dock activity	11975.07	14325.78	14695.87	16951.27	19537.67	20284.61	21303.50	22106.32	20790.25	20790.25	20790.25	20790.25	20790.25
	Railway activity	3491.72	4766.51	5073.98	4834.60	4271.93	4681.20	4942.25	5076.20	4834.60	5073.98	5073.98	5073.98	5073.98
	Estate activity	1360.15	1201.61	2471.15	1862.85	1633.15	1546.75	1704.97	1974.13	1111.92	1311.92	1311.92	1311.92	1311.92
	Total - II	35972.69	44897.12	52635.93	55579.25	56403.31	75048.14	78874.55	82695.39	57716.72	56267.52	56267.52	56267.52	56267.52
III	Operating Cost													
	Cargo handling activity	10439.44	11596.43	12994.23	15496.97	17502.24	19150.79	20843.62	22503.84	18772.50	18772.50	18772.50	18772.50	18772.50
	Port & Dock activity	4224.38	4267.79	5078.96	5677.68	6784.43	7358.94	7531.39	8062.73	7172.19	7444.61	7444.61	7444.61	7444.61
	Railway activity	2242.38	2183.20	2553.15	2581.53	3565.61	3743.89	3921.08	4274.44	4274.44	4274.44	4274.44	4274.44	4274.44
	Estate activity	392.77	404.85	466.67	526.62	698.79	733.97	770.42	606.94	733.97	733.97	733.97	733.97	733.97
	Total - III	17298.97	18452.27	21093.01	24282.80	28551.07	30985.35	33626.51	36503.85	32219.50	34466.43	34466.43	34466.43	34466.43
IV	Depreciation													
	Cargo handling activity	762.65	791.71	704.85	806.63	817.58	927.65	1043.26	1164.35	905.89	955.88	955.88	955.88	955.88
	Port & Dock activity	1328.68	1323.37	1317.47	1295.07	1156.86	1312.64	1476.23	1647.19	1261.22	1403.95	1403.95	1403.95	1403.95
	Railway activity	166.44	166.04	162.98	199.48	212.57	241.19	271.23	302.81	251.38	262.94	262.94	262.94	262.94
	Estate activity	41.17	56.08	57.04	37.52	37.52	42.57	47.39	55.43	41.17	56.08	56.08	56.08	56.08
	Total - IV	2298.94	2337.20	2242.34	2338.70	2224.53	2524.05	2838.57	3168.56	2464.82	2783.68	2783.68	2783.68	2783.68
V	Management & General Administration Overheads													
	Cargo handling activity	6662.12	8593.23	9825.72	11947.45	13218.86	14276.37	15618.44	16801.68	13598.65	14411.36	14411.36	14411.36	14411.36
	Port & Dock activity	2678.10	3199.29	4123.65	4027.58	5342.32	5769.72	6231.30	6729.81	5516.39	6227.50	6227.50	6227.50	6227.50
	Railway activity	1825.40	1587.61	2088.20	2159.25	2951.43	3187.54	3442.54	3717.84	3102.81	3219.47	3219.47	3219.47	3219.47
	Estate activity	531.00	638.72	712.57	795.48	991.25	1070.55	1150.19	1248.63	1042.99	1081.27	1081.27	1081.27	1081.27
	Total - V	11696.62	14018.85	16750.14	18929.76	22503.86	24304.18	26248.51	28346.40	23658.67	24647.60	24647.60	24647.60	24647.60
VI	Operating Surplus													
	Cargo handling activity	1281.54	3621.85	6870.13	3679.48	1327.68	14175.57	13491.62	12792.53	1546.50	1945.03	1945.03	1945.03	1945.03
	Port & Dock activity	3743.91	5535.33	4175.79	5950.94	6313.46	5845.32	5620.58	4158.28	5978.60	5095.30	5095.30	5095.30	5095.30
	Railway activity	-742.50	829.66	269.65	-105.66	-2457.68	-2488.22	-2701.68	-2072.18	-2437.51	-2389.10	-2389.10	-2389.10	-2389.10
	Estate activity	395.21	101.96	1234.87	503.23	-59.41	-298.10	-249.52	-136.89	-211.95	62.49	62.49	62.49	62.49
	Total - VI	4678.16	10088.80	12550.44	10027.93	5124.05	17234.56	16160.91	14440.84	4676.30	5559.74	5559.74	5559.74	5559.74
VII A	Finance & Miscellaneous Income (excluding Interest)	3875.68	4405.75	15206.31	5097.46	5367.12	4700.00	5050.00	5400.00	4203.00	4550.00	4550.00	4550.00	4550.00
B	Finance & Miscellaneous Expenses (excluding Interest)	3899.63	6107.73	5582.96	12906.50	15767.64	8902.05	9007.05	8991.55	3402.05	8507.05	8507.05	8507.05	8507.05
VIII	Net Financial & Misc. Income Vii (A) - Vii (B)	-23.95	-1701.98	9623.35	-7809.04	-10400.52	-4202.05	-3957.05	-3591.55	-4202.05	-3957.05	-3957.05	-3957.05	-3957.05
IX	Net Surplus (VI - VIII)	4654.21	8386.82	22173.79	2218.95	-5276.47	13032.51	12203.86	10949.29	674.25	1602.69	1602.69	1602.69	1602.69
X	Capital Employed	56406.54	54783.95	53831.15	58976.94	58747.38	67839.98	73637.13	78929.88	56649.33	56631.65	56631.65	56631.65	56631.65
XI	Return on Capital Employed	8374.48	8141.59	8481.02	9304.79	9245.76	10854.40	11738.74	12628.62	8950.75	8484.65	8484.65	8484.65	8484.65
XII	Capacity utilisation	96.80%	106.80%	111.88%	107.76%	109.52%	91.00%	91.00%	91.00%	92.00%	92.00%	92.00%	92.00%	92.00%
XIII	ROCE adjusted for capacity utilisation	8374.48	8141.59	8481.02	9304.79	9245.76	10854.40	11738.74	12628.62	8950.75	8484.65	8484.65	8484.65	8484.65
XIV	Net Surplus/ Deficit after Return (IX - XI)	-3720.27	245.23	13692.77	-7085.84	-14522.23	2178.11	465.12	-1779.33	-8276.50	-6881.96	-6881.96	-6881.96	-6881.96
XV	Revenue share/Royalty (50%)	3598.34	4300.04	5086.76	5785.07	6715.77	13026.89	13641.17	14291.99	7013.52	7461.75	7461.75	7461.75	7461.75
XVI	Net Surplus/ Deficit after Return and Revenue share	-121.93	4545.27	18779.53	-1300.77	-7806.46	-10848.78	-13176.05	-16071.32	-1252.97	579.79	579.79	579.79	579.79
XVII	Net Surplus/Deficit after Return as a % of Operating Income	-0.34%	10.12%	35.68%	-2.34%	-13.37%	-14.46%	-16.71%	-19.45%	-2.05%	0.99%	0.99%	0.99%	0.99%
XVIII	Aggregate Surplus/ Deficit	-121.93	23324.80		-9107.23			-40096.15			1723.92			
XIX	Average Surplus/ Deficit as a % of Operating Income	-0.34%	23.91%		-7.99%			-16.96%			0.99%			

COST STATEMENT FOR CARGO HANDLING ACTIVITY

Sr. No.	Particulars	(Rs. in lakhs)										Annex-1 (b)	
		Actuals		Estimates furnished by ChPT						Estimates moderated by TAMP		2010-11	2011-12
I	Operating Income	2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12		
	(i) General Cargo including Storage	9690.33	10672.09	13749.82	16595.14	17315.85	16085.40	16895.25	17715.75	16085.19	16895.14	17715.51	
	(ii) Warehousing	2202.50	3057.60	4272.12	4638.70	4209.30	4250.00	4360.00	4470.00	4250.00	4360.00	4470.00	
	(iii) POL including crude oil	2105.16	2258.47	2219.85	2291.55	2635.69	2858.95	3004.35	3153.70	2858.83	3004.33	3153.67	
	(iv) Iron ore	3603.57	7012.10	6884.32	6943.23	7396.92	10442.35	10947.55	11470.20	10592.33	11126.55	11679.20	
	(v) F.C. Thangam	231.77	81.08	79.66	148.20	138.92	140.00	150.00	150.00	140.00	150.00	150.00	
	(vi) Cranage	1301.48	1518.30	1438.66	1275.12	1134.07	1000.00	1100.00	1100.00	1000.00	1100.00	1100.00	
	(vii) Container Handling	4.94	3.58	1750.50	38.59	35.61	13753.68	14439.73	15160.03	37.95	37.93	38.71	
	Total - I	19145.75	24603.22	30394.93	31930.53	32866.36	48530.38	50896.88	53219.68	34964.30	36673.95	38307.08	
II	Operating Expenses												
	(i) General Cargo including Storage	5944.00	6331.22	7441.26	8142.87	9877.57	10842.82	11903.40	13068.79	10530.83	10926.79	11337.63	
	(ii) Others - Cranage	601.45	663.36	645.97	914.43	866.55	946.48	1034.08	1130.07	921.10	955.73	991.66	
	(iii) F.C. Thangam	69.91	119.35	114.22	156.60	161.15	176.04	192.35	210.23	171.31	177.75	184.43	
	(iv) POL including crude oil	247.80	406.83	449.59	503.75	479.09	519.08	562.68	610.22	506.73	525.78	545.55	
	(v) Iron Ore	2959.24	3443.88	3633.72	4580.23	5173.68	5613.76	6093.99	6618.18	5477.05	5682.99	5896.67	
	(vi) Warehousing	602.09	618.77	702.61	788.28	943.36	1051.72	1156.19	1271.07	1007.13	1045.00	1084.29	
	(vii) Container Handling	14.95	13.02	6.86	410.81	0.84	0.88	0.93	0.97	0.87	0.90	0.94	
	Total - II	10439.44	11596.43	12994.23	15496.97	17502.24	19150.79	20943.62	22909.54	18615.01	19314.93	20041.17	
III	Depreciation	762.65	791.71	704.85	806.63	817.58	927.65	1043.26	1164.65	905.89	993.63	1081.61	
IV	Allocated share of Management and General overheads	6662.12	8593.23	9825.72	11947.45	13218.86	14276.37	15418.48	16651.96	13896.85	14419.36	14961.54	
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	1281.54	3621.85	6870.13	3679.48	1327.68	14175.57	13491.52	12493.53	1546.56	1946.03	2222.76	
VI	Allocated share of FMI	2062.75	2414.32	8780.97	2928.52	3020.31	3025.67	3245.76	3466.31	2394.98	2596.45	2797.37	
VII	Allocated share of FME	2229.02	3639.50	3277.49	7904.23	9384.50	5334.01	5430.86	5455.54	5003.32	5057.56	5040.88	
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-166.27	-1225.18	5503.48	-4975.71	-6364.19	-2308.34	-2185.10	-1989.23	-2608.34	-2461.11	-2243.51	
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	1115.27	2396.67	12373.61	-1296.23	-5036.51	11867.23	11306.42	10504.30	-1061.78	-515.08	-20.75	
X	Capital Employed for the activity	18416.00	17888.61	16412.33	17981.21	17911.22	20683.43	22368.56	24064.27	17271.56	16348.46	15280.86	
XI	RoCE - Maximum permissible (16% / 8.40%)	2734.15	2658.48	2585.73	2836.90	2818.89	3309.35	3578.97	3850.28	2728.97	2586.84	2421.59	
XII	Capacity Utilization (%)	96.80%	106.80%	111.88%	107.76%	109.52%	91.00%	91.00%	91.00%	122.00%	122.02%	121.96%	
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	2734.15	2658.48	2585.73	2836.90	2818.89	3309.35	3578.97	3850.28	2728.97	2586.84	2421.59	
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-1618.88	-261.81	9787.88	-4133.13	-7855.40	8557.88	7727.45	6654.02	-3790.75	-3101.92	-2442.34	
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-8.46%	-1.06%	32.20%	-12.94%	-23.90%	17.63%	15.18%	12.50%	-10.84%	-8.46%	-6.38%	
XVI	Aggregate Net Surplus / (Deficit)	-1618.88	9526.07		-11988.53		22939.35				-9335.01		
XVII	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	-8.46%	17.32%		-18.50%		15.03%				-8.49%		

Cost Statement for vessel related activity (AC)

Sr. No.	Particulars	(Rs. in lakhs)										Annex-I (c)	
		Actuals					Estimates furnished by ChPT					Estimates moderated by TAMP	
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2010-11	2012-13
I	Operating Income												
	(i) Port dues	2972.47	3344.26	3438.22	4081.76	4744.12	4964.28	5219.60	5305.60	4964.28	5219.60	4903.07	5072.81
	(ii) Berth Hire including water supply	3020.93	3843.08	3721.95	4271.41	4628.88	4701.41	4942.15	5192.46	4701.41	4942.15	4665.08	4841.40
	(iii) Dry Docking	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	(iv) Pilotage & Towage	5981.67	7138.44	7535.70	8598.10	10224.07	10618.92	11147.75	11698.86	10618.92	11147.75	10488.09	10834.02
	(v) Ship breaking	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	(vi) Anchorage	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	(vii) Salvage & Divers fees	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	(viii) Others	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	Total - I	11975.07	14325.78	14695.87	16951.27	19597.07	20284.61	21309.50	22196.92	20284.61	21309.50	20056.25	20748.24
II	Operating Expenses												
	(i) Port Dues	428.91	432.69	454.35	531.53	629.93	684.15	743.35	808.01	684.15	743.35	667.25	692.34
	(ii) Berthing & mooring including water supply	1312.30	1053.84	1289.88	1414.48	1792.52	1951.78	2125.96	2316.51	1951.78	2125.96	1901.70	1973.20
	(iii) Pilotage & Towage	2482.45	2781.08	3334.28	3676.81	4311.57	4668.08	5056.51	5479.86	4668.08	5056.51	4558.24	4729.63
	(iv) Dry Docking	0.00	0.00	0.00	54.86	50.41	52.93	55.58	58.36	52.93	55.58	52.31	54.27
	(v) Ship breaking	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	(vi) Anchorage	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	(vii) Administration & General expenses	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	(viii) Others	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---
	b. Salvage & Divers fees	0.72	0.18	0.45	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	Total - II	4224.38	4267.79	5078.96	5677.68	6784.43	7356.94	7981.39	8662.74	7356.94	7981.39	7179.49	7449.44
III	Depreciation	1328.68	1323.37	1317.47	1295.07	1156.86	1312.64	1476.23	1647.99	1312.64	1476.23	1281.83	1405.99
IV	Allocated share of Management and General overheads	2678.10	3199.29	4123.65	4027.58	5342.32	5769.72	6231.30	6729.81	5769.72	6231.30	5616.32	5827.50
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	3743.91	5535.33	4175.79	5950.94	6313.46	5845.32	5620.58	5156.38	5845.32	5620.58	5978.60	6065.30
VI	Allocated share of FMI	1290.19	1405.78	4245.58	1554.68	1800.93	1264.65	1358.91	1445.73	1264.65	1358.91	1373.81	1468.93
VII	Allocated share of FME	1104.95	1642.63	1530.34	3380.49	4070.55	2303.14	2336.07	2336.58	2303.14	2336.07	2168.68	2205.30
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	185.24	-236.85	2715.24	-1825.81	-2269.62	-1038.49	-977.16	-890.85	-1038.49	-977.16	-794.87	-736.37
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	3929.15	5298.48	6891.03	4125.13	4043.84	4806.83	4643.42	4265.53	4806.83	4643.42	5183.73	5328.93
X	Capital Employed for the activity	33049.74	33198.16	33605.60	36818.00	36674.69	42350.99	45801.47	49273.55	42350.99	45801.47	35364.92	33474.81
XI	RoCE - Maximum permissible (16%/8.40%)	4906.79	4933.67	5294.51	5808.78	5771.93	6776.16	7328.24	7883.77	6776.16	7328.24	5587.73	5296.79
XII	Capacity Utilization	96.80%	106.80%	111.88%	107.76%	109.52%	91.00%	91.00%	91.00%	91.00%	91.00%	122.00%	121.96%
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	4906.79	4933.67	5294.51	5808.78	5771.93	6776.16	7328.24	7883.77	6776.16	7328.24	5587.73	5296.79
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-977.64	364.81	1596.52	-1683.65	-1728.09	-1969.33	-2684.82	-3618.23	-1969.33	-2684.82	-404.00	32.14
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-8.16%	2.55%	10.86%	-9.93%	-8.82%	-9.71%	-12.60%	-16.30%	-9.71%	-12.60%	-2.01%	0.15%
XVI	Aggregate Net Surplus / (Deficit)	-977.64	1961.33	---	-3411.74	---	---	-8272.39	---	---	---	342.61	---
XVII	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income	---	6.76%	---	-9.33%	---	---	-12.97%	---	---	---	0.55%	---

Cost statement for Railway Activity

Sr. No.	Particulars	Actuals				Estimates furnished by ChPT				(Rs. in lakhs)				Annex-I (d) Estimates moderated by TAMP
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	2013-14	
I	Operating Income													
	(i) Haulage	810.84	1149.74	1154.84	1051.46	901.38	1261.00	1398.00	1473.00	1399.50	1488.00	1578.00		
	(ii) Terminal charges	1929.86	2316.85	2600.53	2577.48	2282.19	2282.20	2282.20	2282.20	2156.15	2316.75	2331.62		
	(iii) Others - Misc. Income	751.02	1299.92	1318.61	1205.66	1088.36	1141.20	1263.00	1321.00	1127.70	1208.70	1216.20		
	Total - I	3491.72	4766.51	5073.98	4834.60	4271.93	4684.40	4943.20	5076.20	4683.35	5013.45	5125.82		
II	Direct Operating Expenses													
	(i) Operational Maintenance of Locomotives & Wagons	709.65	765.02	769.53	868.37	1150.19	1207.70	1268.08	1331.49	1220.16	1266.04	1313.64		
	(ii) Maintenance of Permanent Way, Signal & Interlocking fac.	471.18	313.28	388.33	401.84	493.26	517.92	543.82	571.01	523.27	542.94	563.36		
	(iii) Operational Maintenance of Yards & Stations	1061.55	1104.90	1395.29	1311.32	1922.16	2018.27	2119.18	2225.14	2039.09	2115.76	2195.32		
	Total - II	2242.38	2183.20	2553.15	2581.53	3565.61	3743.89	3931.09	4127.64	3782.52	3924.74	4072.31		
III	Depreciation	166.44	166.04	162.98	199.48	212.57	241.19	271.25	302.81	235.53	258.34	281.21		
IV	Allocated share of Management and General overheads	1825.40	1587.61	2088.20	2159.25	2951.43	3187.54	3442.54	3717.94	3102.81	3219.47	3340.52		
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II) - (III) - (IV)	-742.50	829.66	269.65	-105.66	-2457.68	-2488.22	-2701.68	-3072.19	-2437.51	-2389.10	-2568.22		
VI	Allocated share of FMI	376.20	467.74	1465.85	443.41	392.58	313.12	335.33	359.38	320.80	354.94	374.31		
VII	Allocated share of FME	479.31	690.18	649.83	1348.28	1935.41	1058.67	1038.00	1004.00	1029.85	1091.74	1038.95		
VIII	FMI Less FME (VI) - (VII)	-103.11	-222.44	816.02	-904.87	-1542.83	-745.55	-702.67	-644.62	-709.05	-686.80	-664.64		
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	-845.61	607.22	1085.67	-1010.53	-4000.51	-3233.77	-3404.35	-3716.81	-3146.56	-3075.90	-3322.86		
X	Capital Employed for the activity	2903.02	1845.85	1803.54	1975.94	1968.25	2272.89	2458.07	2644.40	1897.96	1796.52	1679.20		
XI	RoCE - Maximum permissible (16%)	431.00	274.31	284.15	311.74	309.77	363.66	393.29	423.10	299.89	284.26	266.11		
XII	Capacity Utilization													
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	431.00	274.31	284.15	311.74	309.77	363.66	393.29	423.10	299.89	284.26	266.11		
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	-1276.61	332.91	801.52	-1322.27	-4310.28	-3597.43	-3797.64	-4139.91	-3446.45	-3360.16	-3498.97		
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	-36.56%	6.98%	15.80%	-27.35%	-100.90%	-76.80%	-76.83%	-81.56%	-73.59%	-67.02%	-68.26%		
XVI	Aggregate Net Surplus / (Deficit)	-1276.61	1134.43		-5632.55		-11534.98				-10305.58			
XVII	Average Net Surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	-36.56%	11.53%		-61.85%		-78.45%				-69.53%			

Cost statement for Estate activity													
Only indicative for assessing the financial statement of the port. Not for the purpose of fixing charges for lease rentals													
Sr. No.	Particulars	Actuals				Estimates furnished by ChPT				Estimates moderated by TAMP			
		2005-06	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13	Annex-I (e)
I	Operating Income												
	(i) Rent from land and Buildings	367.96	444.52	455.27	387.48	710.52	549.00	704.00	904.00	549.00	704.00	904.00	
	(ii) Others	992.19	757.09	2015.88	1475.37	957.63	999.75	1020.97	1070.19	1062.82	1127.70	1152.49	
	Total	1360.15	1201.61	2471.15	1862.85	1668.15	1548.75	1724.97	1974.19	1611.82	1831.70	2056.49	
II	Direct Expenses	392.77	404.85	466.67	526.62	698.79	733.73	770.42	808.94	739.51	767.32	796.17	
III	Depreciation	41.17	56.08	57.04	37.52	37.52	42.57	47.88	53.45	41.57	45.60	49.64	
IV	Allocated share of Management and General overheads	531.00	638.72	712.57	795.48	991.25	1070.55	1156.19	1248.69	1042.09	1081.27	1121.93	
V	Operating Surplus/ Deficit (I) - (II)	395.21	101.96	1234.87	503.23	-59.41	-298.10	-249.52	-136.89	-211.35	-62.49	88.75	
VI	(XIII) - (IV)	146.54	117.91	713.91	170.85	153.30	96.56	110.00	128.58	110.41	129.68	150.17	
VII	Allocated share of FME	86.35	135.42	125.30	273.50	377.18	206.23	202.12	195.43	200.20	202.45	201.85	
VIII	FME Less FME (VI) - (VII)	60.19	-17.51	588.61	-102.65	-223.88	-109.67	-92.12	-66.85	-89.79	-72.77	-51.68	
IX	Surplus / deficit (V) + (VIII)	455.40	84.45	1823.48	400.58	-283.29	-407.77	-341.64	-203.74	-301.14	-135.26	37.07	
X	Capital Employed for the activity	2037.78	1851.32	2009.68	2201.79	2193.22	2532.67	2739.02	2946.66	2114.89	2001.86	1871.13	
XI	RoCE - Maximum permissible	302.54	275.13	316.63	347.37	345.17	405.23	438.24	471.47	334.16	316.76	296.52	
XII	Capacity Utilization												
XIII	RoCE adjusted for Capacity utilization	302.54	275.13	316.63	347.37	345.17	405.23	438.24	471.47	334.16	316.76	296.52	
XIV	Net surplus / (Deficit) (IX) - (XIII)	152.86	-190.68	1506.85	53.21	-628.46	-813.00	-779.88	-675.20	-635.30	-452.02	-259.45	
XV	Net surplus / (Deficit) as a % of Operating Income (XIV/I in %)	11.24%	-15.87%	60.98%	2.86%	-37.67%	-52.49%	-45.21%	-34.20%	-39.42%	-24.68%	-12.62%	
XVI	Aggregate Net Surplus / (Deficit)	152.86	1316.17		-575.25			-2268.08			-1346.78		
XVII	Average Net surplus / (Deficit) as a % of Operating Income	11.24%	35.84%		-16.29%			-43.22%			-24.49%		